ROBERTO HERNANDEZ C.
Sub-Director de la Biblioteca Pública Departamental de Valparaíso "Santiago Severin".

Las Obras Marítimas de Valparaíso y el Puerto de San Antonio.

La Concesión de Quintero.

Estudio histórico sobre un gravísimo problema regional a la vez que nacional. Con ilustraciones y dibujos hechos especialmente.
(1900—1926)

VALPARAISO
IMPRENTA VICTORIA
1926.

ROBERTO HERNANDEZ C.
Sub-Director de la Biblioteca Pública Departamental de Valparaíso "Santiago Severin".

Las Obras Marítimas de Valparaíso y el Puerto de San Antonio.

La Concesión de Quintero.

Estudio histórico sobre un gravísimo problema regional
a la vez que nacional.—Con ilustraciones
y dibujos hechos especialmente.
(1900—1926)

Obsequio del autor

1 X /944.

VALPARAISO
IMPRENTA VICTORIA
1926.

ADVERTENCIA DE LOS EDITORES

La idea sustantiva de este libro, vino de una serie de artículos que, con la conocida firma de R. H. se publicaron en "La Unión" de Valparaíso, desde fines de Marzo a principios de Junio últimos, bajo el título de "Cómo nació el Puerto de San Antonio".

Por su extensión, que lo requería la materia, no pudieron esos artículos aparecer con alguna regularidad, debilitándose en parte el interés de su lectura. Por más que el tema fuese de importancia vitalísima, es cierto que el género periodístico tiene sus exigencias. El autor, pues, se impuso a sí mismo, diversas y muy importantes supresiones; de tal manera que mucho más de la mitad del trabajo vino a quedar inédita. Desde luego, los dos primeros capítulos los eliminó el autor, a fin de llegar cuanto antes al punto que se propuso; y lo mismo cabe decir de otras partes siguientes, que tenían amplio desarrollo, con problemas íntimamente unidos, o si se quiere con puntos de vista que no pueden desligarse en un análisis como éste. Al final, capítulos enteros tampoco se publicaron y en ésto incluímos el tema principalísimo, tratado como se merece, referente a las obras marítimas de Valparaíso, y a la crítica que eminentes profesionales han venido haciendo para sostener la inutilidad de ellas, una vez concluídas.

Considerando la novedad del plan y la importancia extraordinaria de la materia, se ha querido ofrecer en las páginas de este libro el trabajo íntegro que realizó el autor a que aludimos y a quien los editores agradecen el haberlo cedido graciosamente para esta edición, que será fuente de estudio en un arduo y complejo problema y mentís por demás autorizado para ciertas cosas que corren libremente en el mercado de las opiniones.

Nunca se había presentado entre nosotros un estudio de este género, una historia más fidedigna de nuestra política portuaria, con sus innumerables vaivenes y sus aun más incomprensibles contradicciones, cuando no indisculpables yerros. El interrogante que este libro formula es asunto de vida o muerte para Valparaíso. Y la solución que se propone es la única posible.

En el cuadro histórico que comienza a verse en seguida, hablan los hechos con su ruda elocuencia; son los hechos los que deponen su magno testimonio; y los hechos .... hechos son!

Valparaiso, Agosto de 1926.

I.

Preliminares.—El enemigo está en casa y no en el puerto de San Antonio.—La historia del Ferrocarril de Santiago a Melipilla y de Melipilla a San Antonio.—Lo que opinaba en 1900 el consultor técnico de los Ferrocarriles del Estado don Omer Huet.—Una «urgencia excepcional» manifestada sobre el ramal de San Antonio.—Las obras del puerto enseguida.—Los trabajos del ingeniero en jefe de los estudios del Ferrocarril de Melipilla a San Antonio don Enrique Vergara Montt.—Influencia de sus proyectos en el puerto de Valparaíso.—La presentación del problema.—Los proyectos de dársena que existían en 1900.—Una determinación contradictoria, dos años ántes del Ministro de Industria don Arturo Alessandri.—El informe de una comisión.—Algunas omisiones.—El proyecto antiguo del ingeniero don Ramón Salazar y el proyecto moderno del ingeniero don Domingo Casanova O.—£ 17,250 para el estudio de un proyecto de dársena en Valparaíso.—El Ferrocarril por Casablanca en 1900.—Créase la Junta de Puerto en Valparaíso.—La contratación de Kraus y el personal de su comisión.—El honorable diputado señor Serrano Montaner sostiene en la Cámara que Valparaíso no es el lugar apropiado para la ubicación de la dársena.—Pide que se amplien los estudios a la bahía de San Antonio y al puerto de Llico.—Un debate de trascendencia.

Dos fuerzas de muy distinto carácter, pero bien poderosas ambas, parece que se hubieran combinado en el presente año de 1926 para dañar a Valparaíso en grado máximo. De una parte, el Puerto de San Antonio, nacido ayer tan solo, y que ya registra una movilización de toneladas que se parea con la de Valparaíso, puerto secular. Y de otra parte, la saña de los temporales, peores acaso en sus efectos destructores que cuando el puerto no contaba — como lleva ya invertidas — *tres millones de libras esterlinas* en las decantadas obras marítimas.

Repítese en descargo que las obras están incompletas y que por lo mismo no han podido dar el fruto que se esperaba de éllas. Esta explicación no satisface, no puede satisfacer de ningún modo. Porque, aun cuando no terminadas, las obras de abrigo, podrían haber servido de algo en llegando al límite de los tres millones de libras.

Si el rompeolas de Punta Duprat, con los trescientos metros ya construídos, hubiese prestado algún servicio, por mínimo que él fuese, sería admisible la lógica de los que dicen: prolonguemos el rompeolas y con ello habremos agrandado el radio que ya tiene abrigo. Pero lejos de eso, en el temporal de 1919, vimos el naufragio de la draga «Chacalote», que se fué a pique a pocos metros del muro que debió protegerla. El efecto de la marejada era allí tan fuerte como al lado mismo del Muelle del Barón, sin molo de abrigo, y en cuyos costados naufragaron en el temporal último los vapores «Araucania» y «Don Roberto».

Ya en el temporal de 1919, el ingeniero don Domingo Casanova O. comentando los desastres de la rada y el desastre aún mas palmario de las obras marítimas, observaba en defensa de lo que había venido predicando desde tantos años sin ser escuchado: «No se nos venga a sostener que el rompeolas está inconcluso y que una vez terminado, «*transformará a Valparaíso en un gran puerto moderno*». Esa transformación no tendrá lugar, porque una vez agregados otros 700 metros de muro al gran rompeolas, mas perfecta será la trampa donde irán concentrando las olas su fuerza viva al avanzar desde el centro de la bahía o extremo libre del rompeolas, hacia el ángulo agudo que resultará en la Punta Duprat, Se producirá allí un fenómeno de interferencia de las olas, impropio de un puerto moderno y sumamente peligroso. Pa-

ra comprobarlo, ¿será menester arrojar al mar otra cantidad de millones de libras esterlinas en la prolongación del rompeolas y enseguida esperar que, dentro de otro ciclo metereológico de 10 o 12 años, se produzca un temporal análogo al que acabamos de presenciar?»

Cinco años después de estas observaciones de un hombre de ciencia, que ha estudiado como pocos los problemas de la ciudad de Valparaíso y de su bahía, el Supremo Gobierno contrataba la prolongación de los setecientos metros del rompeolas, que ahora se construyen y que importarán otros *veinte millones de pesos oro de 18 d.* Y todos dan por sentado que con esta prolongación de setecientos metros, para lo cual la casa constructora demorará siete años y medio, ya podemos descansar tranquilos... ¡Bienvenido ese año de gracia de 1931 en que se terminarán y entregarán las obras, aunque por el momento ya se solicita un agregado de otros trescientos metros en el dichoso molo!

Pero la observación misma de los hechos debe hacernos ya desconfiar. Ilusionarse con que todo se arreglará a maravilla mediante arbitrios de unos técnicos condenados por otros técnicos; es como abandonarse, con ceguera culpable, en los efectos del decreto de nivelación de fletes, única cosa que se discurre para aumentar con medidas artificiales, de hostilidad para el puerto de San Antonio, la movilización tan mermada en Valparaíso. Es evidente el derecho de Valparaíso en la lucha por conservar su rango tradicional de primer puerto de la República. Pero para satisfacerlo, ¿hay necesidad de medidas artificiales que, perjudicando al comercio y al desarrollo de otras provincias, traigan a Valparaíso las mercaderías que lógicamente deben salir por San Antonio? El día en que no hubiera otro camino, Valparaíso estaba perdido.

Lo que hay es que asuntos de tanta trascendencia, como que de ellos depende la vida misma de esta ciudad comercial, han sido entregados hasta ahora al dominio exclusivo de los técnicos, cuyas contradicciones palpables nadie ha tenido cuidado de señalar a traves del tiempo. Y la verdad es que tampoco es necesario remontarse mucho para espigar en ese campo. Recuérdense, por ejemplo, las predicciones hechas en 1918 por el ingeniero de la Comisión de Puertos, don Aurelio Nuñez M., respecto del tonelaje que le estaba reservado a Valparaíso mediante la ejecución de sus obras de mejoramiento. El señor Nuñez estimaba en *dos millones* el tonelaje que alcanzaría Valparaíso entre los años de 1925 y 1928. Y ya se sabe que en 1925 ni siquiera alcanzamos a *un millón de toneladas,* por lo cual se produjo en los primeros meses del presente año, con mas viveza que nunca, la protesta usual contra San Antonio.

«En 1922, — había dicho el actual senador de Antofagasta, — tendremos la saturación del puerto en marcha normal. Y entre 1925 y 1928, vendrá la saturación total o congestión del puerto, *con dos millones de toneladas de carga*».

Por lo demás, esforzábase el señor Nuñez Morgado por el desideratum de la tarifa módica en el porteo, de modo que «no sería práctico — decía — invertir suma alguna en obras improductivas, *aún cuando se trate de obras necesarias para el abrigo del puerto*». Se le preguntó en consecuencia:

«—¿Podría hacerse la prolongación del molo en 700 metros sin aumentar la tarifa para la carga?»

«—La construcción del molo — contestó — representa un recargo de cerca de un peso por tonelada. Dados los escasos días del mal tiempo, que pueden estimarse en uno por cada quince días, *estimo preferible mantener una tarifa moderada y sin molo, que una tarifa elevada el año entero, por culpa de un molo que solo abrigará la mitad del puerto*».

¿Pero la abrigará deveras? Ya vimos lo que sostiene el ingeniero señor Casanova. Y nótese que para establecer su cálculo, del recargo económico que significaría en las tarifas el molo de los 700 metros ya contratado y en ejecución, el ingeniero señor Nuñez Morgado partía de la base de *dos millones de toneladas* en el porteo!

Entre tanto, es lo cierto que en 1925, cuando se estimaba que Valparaíso estaría saturado con dos millones de toneladas de carga, apenas hemos tenido en el puerto una movilización de 958,607 toneladas. Semejante resultado nos hace retroceder un cuarto de siglo, y aún quedamos debajo, porque en 1901, Valparaíso movilizaba 987,000 toneladas!

En cuanto al producido de las obras marítimas, no alcanzó ni a *dos millones* de pesos, moneda corriente. La Administración del Puerto, sumando todas las partidas de 1925, nos da el total de $ 1.915.966,47, que se lo lleva el sólo gasto para la «Explotación y administración del Puerto de Valparaíso», que figura en el Ministerio de Obras y Vías Públicas.

No hay, pues, rendimiento líquido alguno; y sabe Dios si mañana no habrá ni para los sueldos de aquella organización administrativa; pero aunque no hubiéramos de restarle nada a la suma que ya anotamos de dos millones de pesos moneda corriente, debe tomarse en cuenta que las obras ya recibidas definitivamente de la casa Pearson, representan *treinta y siete millones de pesos oro de 18 peniques,* sumando el costo de la utileria e incluyendo, además, los tres millones de esa misma moneda que se le dieron también a la casa Pearson, (Abril de 1925), por decreto del Presidente señor Alessandri y del Ministro don Francisco Mardones. Para entregar esta nueva suma, invocáronse los daños causados a la empresa constructora por el alza de materiales en el período de la guerra europea; cosa que, sin embargo, no hizo valer en el mismo caso, la empresa de don Augusto Galtier, de París, representada honorablemente por el ingeniero don Guillermo Kamp, que construyó el puerto de San Antonio.

Y puesto que el empréstito que implican las obras de Valparaíso, gana un interés anual de cinco por ciento y uno por ciento de amortización, tenemos que las referidas obras marítimas, deberían rendir, para costearse, más de *seis millones de pesos,* y no *menos de dos millones,* como fué el producido del año último.

Cuando se agregue el valor de los setecientos metros ya contratados de la prolongación del rompeolas, y que importan veinte millones de pesos oro de 18 d., tendremos que el rendimiento de la administración del puerto de Valparaíso, debería elevarse a más de *diez millones de pesos moneda corriente,* so pena de representar una inversión ruinosa, que sin embargo se pide hoy en mayor escala todavía.

* * *

¿Cómo ha podido llegarse a una situación tan desmedrada, en que nadie parece darse cuenta de las cosas? Hay, pues, urgencia en emprender un trabajo de crítica como el presente: y para profundizar su estudio es forzoso recurrir a la parte histórica, expuesta con honradez y con verdad. Es lo que haremos, manteniendo una resolución bien llevada, por desagradable que sea a menudo. Porque algunas veces hay derecho para sorprenderse, junto con la mala memoria de las gentes, de sus inconsecuencias incomprensibles, no menos que de la falta de lógica con que discurren a la hora de la crisis inevitable.

Sin imponer propiamente nuestros juicios, porque éstos se los irá formando el lector por sí solo con el acopio de informaciones fidedignas que le vamos a presentar y que hemos reunido con diligencia; las ideas generalmente admitidas tendrán que modificarse un tanto, si chocan con los hechos cardinales, bien observados, de los problemas que tanto se discuten en Valparaíso. Nuestro estudio comprenderá una síntesis de veinticinco años, (1900—1926), examinada tan rápidamente como nos sea posible, y sin que falten tampoco los antecedentes necesarios para entenderla debidamente.

Es curioso el paralelismo y el entroncamiento con que han marchado muchas cosas, al parecer tan desligadas como el puerto de Valparaíso y el puerto de San Antonio; los proyectos que se patrocinaban para el primero y el provecho que de sus errores y desaciertos obtenía la propaganda del segundo. El problema portuario de la zona — con la concesión de Quintero inclusive — se tratará en sus aspectos principales, recogiendo la subs-

tancia de largos e interminables debates. Valparaíso — San Antonio será conocido al tenor de campañas parlamentarias muy olvidadas; lo mismo que Valparaíso — Quintero, pareja ésta que promovió aquí tanta agitación como la otra, puesto que se hablaba de los apéndices como de creaciones artificiales, nacidas única y exclusivamente de los caprichos e influjos santiaguinos.

Completarán el radio de observación, los datos pertinentes de la red ferroviaria, con el eterno proyecto de ferrocarril por Casablanca, que vino a ser antepuesto a última hora al proyecto del ferrocarril de Las Cabras a San Antonio. Como la red ferroviaria es la que promueve y acrecienta la zona de atracción de los puertos, se explica el ruído estrepitoso en torno de estos asuntos, que son sencillamente regionales al decir de algunos que los empequeñecen demasiado.

Aunque el proyecto de ferrocarril por Casablanca, empezó a discutirse a mediados del siglo pasado, cuando se iniciaron los estudios de una vía férrea entre Valparaíso y Santiago; son de época moderna los esfuerzos hasta ahora infructuosos para corregir lo que se llama un yerro de los legisladores antiguos, que no prefirieron la línea más corta de unión para las dos ciudades, indicada, por lo demás, con el trazo del clásico camino carretero. Pero entonces no se trataba de ganar tiempo ni de acortar distancias, sino de que el ferrocarril tuviese a su alcance la mayor cantidad de productos para transportarlos; y de ahí que la línea pasara por los ricos valles de Limache, Quillota y Aconcagua, promoviendo como consecuencia natural el rápido progreso de la agricultura, la minería, las industrias y el comercio, y además el crecimiento notable de su población. En cambio, el departamento de Casablanca, que tenía *trece mil habitantes* cuando el censo de 1865, apareció solamente con *doce* mil en el último censo de 1920! Situándonos hoy día, puede decirse que en un período de sesenta años, no solo no avanza sino que retrocede!

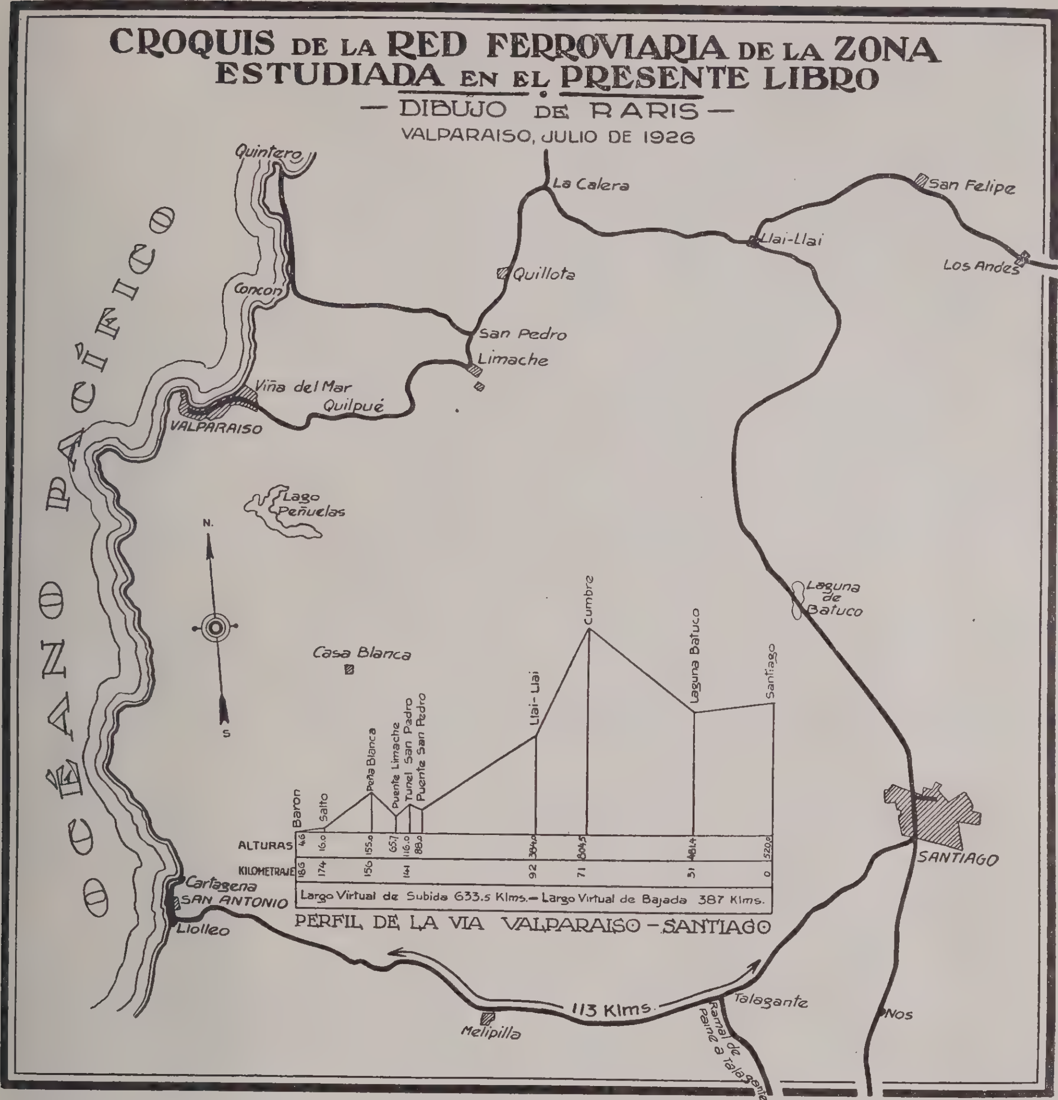
* * *

Basta de digresiones sobre el plan general que nos proponemos para estudio. Como se trata de problemas de la más grave transcendencia y de actualidad forzosa durante mucho tiempo, nuestro trabajo puede ayudar a determinaciones acertadas, contribuyendo en alguna medida a fijar el criterio público en el término de lo justo. Y puesto que la digresión sorprendiónos con el tema de un ferrocarril muy conocido, pasemos a otro ferrocarril que no lo es tanto y que al extenderse hacia la costa íba impulsando en su carrera la creación de un puerto moderno, hoy considerado como una amenaza para Valparaíso.

El ferrocarril de Santiago a Melipilla fué el antecedente forzoso que promovió de manera inmediata el proyecto del puerto de San Antonio. Melipilla no podía ser término del ramal, ya que éste tenía como remate obligado a San Antonio. Y una vez el ferrocarril en San Antonio, una vez en el mar, el mejoramiento del puerto era obra complementaria.

El ferrocarril de Santiago a Melipilla, fué una de las mejores obras públicas del presidente Balmaceda; y lejos de paralizarse los trabajos en los meses de la revolución, se activaron febrilmente; porque se decía con insistencia — y Balmaceda llegó a creerlo — que el desembarco de la Escuadra se verificaría en San Antonio y no en Quintero. Una fuerte guarnición fué colocada en San Antonio, en tanto que el Estado Mayor de Balmaceda estudiaba por allí todos los planes de campaña. Después de la revolución, es claro que se paralizaron los trabajos, a pesar de que los estudios del ferrocarril los dejó casi concluídos, aunque por otra ruta, el ingeniero don Joaquín Villarino.

Cuando la línea no llegaba más que a Melipilla, es decir, cuando el ramal estaba aún a medio camino, fueron notables los esfuerzos de la Empresa de los Ferrocarriles en el sentido de proseguir el ramal hasta su término. El consultor técnico de la Empresa, don Omer Huet, expidió una serie de informes sobre el tema «Ferrocarril de Santiago a San An-



tonio», manifestando la necesidad de esta línea.

En informe elevado al Ministerio de Industria y Obras Públicas, el 26 de Abril de 1900, el señor Huet habla ya de «*una urgencia excepcional*», para una vía de transporte como la de Santiago a San Antonio. «Se facilitará así — prosigue — la salida de los cereales y minerales hacia los puertos extranjeros; el despacho de los animales, pasto, carbón, madera y frutos del país hacia el norte y las demás regiones del territorio; la llegada de los artículos de Europa, que encontrarán vías más directas hacia los centros de consumo».

Más adelante dice el informe: «El ferrocarril a la costa, de Santiago a San Antonio, va a permitir poner en comunicación la capital de la República con un puerto, salvando una distancia de 100 kilómetros más o menos, en dos horas de tren; servir un tráfico local notable y transportes de tránsito considerables...». El señor Huet termina con que ese ferrocarril será una arteria de primer orden, y que para estudiarlo debidamente, «*hay*

que prever en sus grandes líneas las instalaciones del puerto».

¡Y ahora la Empresa de los Ferrocarriles resulta alarmándose por el menor kilometraje de esa línea, comparada con la de Valparaíso a Santiago! Y para evitar tanto daño, viene el decreto supremo de 17 de Junio último, de nivelación de los fletes entre Santiago y Valparaíso (187 kilómetros); y Santiago y San Antonio (113 kilómetros). La nivelación consiste en que a los 187 kilómetros se les cobre como si fueran 113; pero es el caso que largo *líneal* es una cosa y largo *virtual* otra cosa. Los técnicos dicen que los 113 kilómetros del ferrocarril de Santiago a San Antonio son de gradiente uniforme y suave; mientras que el largo *virtual* de Santiago a Valparaíso, por el ferrocarril de 187 kilómetros lineales, equivale a 633 kilómetros.

Aunque sin referirse a este punto, el primer alcalde de San Antonio, señor Ignacio Cerda, hizo ver algunos aspectos de la significación de este acuerdo empollado en la Dirección General de los Ferrocarriles.

«Significa — expuso — que la Empresa va a cobrar el mismo flete por un recorrido equivalente a *dos*, que por uno equivalente a *uno* . . .

«Significa, por consiguiente, que la Empresa va a tener una pérdida de varios millones de pesos al año.

«Significa, que, para saldar esta pérdida, se impondrán al público nuevos e intolerables gravámenes, como si ya fueran pocos los que pesan sobre él.

«Significa que la Empresa de los Ferrocarriles no es una empresa comercial, sino una empresa que tiene por objeto favorecer, a costa del pueblo, determinados intereses particulares». («El Diario Ilustrado» del 29 de Abril de 1926).

Pero lo que significa además este acuerdo es dificultar en 1926, lo mismo que la Dirección General de los Ferrocarriles propiciaba como un gran beneficio en 1900. Contradicciones como estas, vamos a ver muchas en el curso de este estudio.

* * *

Las ideas del ingeniero consultor técnico don Omer Huet, expuestas tan claramente en la ocasión que ya vimos, encontraron favorable acogida en los comentarios de la prensa y en los circulos del gobierno. Don Elías Fernández Albano, que actuaba a la sazón como Vice-Presidente y el Ministro de Industria don José F. Valdés C. les prestaron apoyo; y en los primeros días de Agosto de aquel mismo año de 1900, el ingeniero en jefe de la Comisión nombrada para el estudio del Ferrocarril entre Melipilla y San Antonio, don Enrique Vergara Montt, presentaba al gobierno un amplio y luminoso informe sobre la materia. Es de advertir que este informe, no solo se concretó a la línea del ferrocarril, sino que también entraba a considerar las obras portuarias en San Antonio, cuya urgencia encarecia tanto la Dirección General de los Ferrocarriles . . .

Reforzando su estudio, a propósito de algunos comentarios elogiosos que se habían hecho en el periódico «El Deber» de Melipilla, (reproducidos en «El Mercurio» de Santiago,) vió también la luz pública una carta del mismo ingeniero don Enrique Vergara Montt, de la cual tomamos los siguientes raciocinios como muestra: «No hay duda de que la construcción de este ferrocarril y el arreglo del puerto de San Antonio pueden ser mirados con recelos en Valparaíso; *pero de ningún modo vendrían estas obras a perjudicar al comercio en general*; y, lejos de eso, serían para él beneficiosas, desde que las facilidades de transporte aumentarían el movimiento y los consumos.

«Mientras tanto, para la zona comprendida entre Batuco y Pelequen representan los ferrocarriles que pueden llegar a San Antonio, economías considerables en fletes, lo que es un provecho positivo que merece considerarse, pues esta zona es quizá la más importante del país por su población, por su industria y por su comercio . . . .

«Es un hecho que no es Valparaíso el puerto natural de los valles regados por los ríos Mapocho, Maipo y Cachapoal, y que para llegar a él hay que atravesar la cordillera de la costa en condiciones onerosas tanto para la construcción como

para la explotación de un ferrocarril; y si hasta hoy se ha pensado solo en concentrar en ese lugar el comercio de Chile desde el río Choapa hasta los llanos de Teno, *es solo por que nunca se ha tomado el peso a los sacrificios que impone a esta importante zona del país el conservar artificialmente el valor del suelo en aquel puerto.*

«*Sin que lo sientan, han estado durante muchos años los productores y consumidores que viven alejados de la costa, contribuyendo con sumas considerables a conservar el monopolio de Valparaíso y esto por razones que no justifica ninguna noción de derecho público: es solo la razón de la inercia.*

«Fuera que aquel puerto reuniera condiciones especialísimas para un buen establecimiento de dársenas; pero los estudios hasta hoy hechos llegan a resultados por cierto muy poco halagueños; de tal modo que el ilustrado marino don Juan E. López, en un artículo publicado en «El Ferrocarril», condena la idea de establecer dársenas en él, tanto porque cuestan muy caras, cuanto porque, dados los pocos días en que no se puede efectuar el embarque en él, no se hacen necesarias, fundándose en razones de todo género para llegar a aquellas conclusiones».

* * *

Precisamente en esos mismos días, el gobierno enviaba un mensaje al Congreso, que se discutió primero en el Senado, para los efectos de invertir «la suma de diecisiete mil doscientas cincuenta libras esterlinas en el estudio definitivo de un proyecto de dársena para el puerto de Valparaíso». «El gobierno — exponía el Mensaje del 18 de Agosto de 1900 — se halla vivamente interesado en mejorar las condiciones del puerto de Valparaíso, que no presta hoy seguridad alguna a las naves que a él arriban».

Después de un cuarto de siglo como va trascurrido desde ese mensaje, la situación se mantiene igual, no obstante el gasto infructuoso de una suma de millones que verdaderamente asombra. Recomendó el proyecto del Ejecutivo el senador de Valparaíso don Manuel Ossa, diciendo que había llegado la hora de colocar al primer puerto de la República en situación digna. «*Hoy día* — exclamó — *es el puerto más caro e inseguro, no digo de los de igual categoría, sino de aquellos de regular importancia*». Así se hablaba en 1900 y así se sigue hablando en 1926, sobre todo después de los temporales de Junio último. Y lo más terrible, lo más desconsolador, es que así se continuará hablando en 1931, cuando se terminen las obras contratadas con la casa Pearson, y cuando se hayan botado al agua más de doscientos millones de pesos. Esto lo sostiene, según vimos, el distinguido ingeniero civil y geógrafo don Domingo Casanova O., muy experto y concienzudo en los problemas de Valparaíso, a los cuales desde antiguo ha consagrado valiosos estudios.

Abandonando la digresión, porque ya tendremos otro motivo de referirnos a este valioso testimonio, volvamos de nuevo al año de 1900, cuando en la tarde del 3 de Julio, tuvimos, con un temporal deshecho, la ruptura de los cauces y las inundaciones consiguientes. Más de trescientas personas quedaron sin hogar. La ciudad parecía un lago en el barrio del puerto, en la parte central y en el Almendral. «Los malecones que se han hecho — decía «La Unión» — están perfectamente calculados para sujetar las olas por el lado del mar, y para sujetar juntamente las aguas y las arenas por el lado de la ciudad. El contranivel que han producido, tiene que causar necesariamente inundaciones en una ciudad que no es más que una ladera».

Se arbitraron los recursos de uso y costumbre; y el Senado despachó poco después, el 30 de Agosto, no sin algunas observaciones contrarias del senador don Elías Balmaceda, — quien estimaba muy elevado el gasto, — el proyecto del Ejecutivo sobre las 17,250 libras esterlinas en los meros estudios de una dársena para Valparaíso.

En la Cámara activaron este asunto los diputados regionales don Enrique Richard Fontecilla y don Guillermo Rivera. Apoyando una observación del Ministro de Hacienda don Manuel Salinas,

el diputado por Curicó don Arturo Alessandri, dijo que en la comisión no había proyecto alguno formulado, *sino simples solicitudes de particulares interesados en ejecutar la obra en las condiciones que cada cual proponía.*

Lo curioso es que si las cosas estaban en ese punto, era en gran parte por culpa del propio señor Alessandri. Un decreto supremo firmado en Valparaíso el 3 de Marzo de 1898, por el presidente don Federico Errázuriz Echaurren y el Ministro de Industria y Obras Públicas don Julio Bañados Espinosa, había designado una comisión para que «informe acerca de los proyectos existentes sobre construcción de una dársena en el puerto de Valparaíso, comprendiendo la Población Vergara». Componían esta comisión don Luis Cousin, don Víctor Klein, Jefe de la sección hidráulica de la Dirección de Obras Públicas y don Hijinio González P., ingeniero titulado en la Escuela Nacional de Puentes y Calzadas de Francia, donde había permanecido varios años por cuenta del gobierno de Chile.

En Diciembre del mismo año de 1898, llegaba al Ministerio de Industria y Obras Públicas don Arturo Alessandri, quien después de aprobar una partida de *cuatro mil quinientos pesos* para practicar sondajes, la dejó sin efecto, ampliando todavía los puntos sobre que debía informar la comisión. Esta no pudo menos de contestar que lamentaba «la disposición adversa tomada por el señor Ministro al juzgar innecesarios los sondajes previstos y aprobados anteriormente». «Es pues de nuestro deber, — agregó — hacer la salvedad muy importante de que el informe que se nos ha pedido, *no tendrá todo el valor técnico que se esperaba...*»

Con todo, el trabajo de la comisión fué recomendable. Para nuestro objeto, bastará con la sola mención de los proyectos examinados y juzgados comparativamente, bien que no poderse practicar los sondajes, el informe tenía reservas que aumentaron la perplejidad de los poderes públicos.

1. Proyecto de obras marítimas en la bahía de Valparaíso, por Mr. Alfredo Levéque y Eugenio de la Motte du Portail (1892). La empresa constructora era la Casa Eiffel, por la suma de £ 2.688,000. Tenía un rompeolas de 1,308 metros, mucho más largo del que actualmente construye la casa Pearson; cuatro muelles, un dique seco y una línea de malecones de 1,575 metros. La superficie de mar abrigada por el rompeolas era de 115 hectáreas.

2. Proyecto de E. A. White, (1892) ubicado en el Matadero, hoy Población Portales. Costo: £ 3.000,000.

3. Proyecto de dársena presentado por don Domingo Otaegui, (1897) ubicado en el mismo lugar que el anterior. Tenía con éste mucha semejanza en sus líneas generales. Costo: £ 2.000,000. Modificaron los planos los señores Fernández Vial y Berhrens.

4. Proyecto para dársena en Valparaíso, presentado por don Fernando Boutroux, (1892) y ubicado en Punta Duprat.

5. Proyecto de mejoramiento del puerto de Valparaíso, presentado a la Dirección de Obras Públicas por el ingeniero don Valentín Martínez. (1897). Este estudio comprendía obras muy buenas y prácticas por valor de £ 727,000 más 20% de imprevistos.

6. Proyecto de dársena en la Población Vergara, presentado por los señores Ricardo Wedeles y Pedro N. Jofré con el informe técnico muy completo del ingeniero don Eugenio Bobilier. (1897) Valor de las obras £ 1.300.000. La empresa constructora, Fould y Cía., de París, ofrecía hacer los trabajos en el plazo de cuatro años.

7. Proyecto de una dársena en la bahía de Valparaíso, por don Enrique López V. (1897). Tenía un dique o rompeolas, desde la roca llamada La Baja, con un largo total de 1,146 metros, y tres muelles para carga y descarga. Valor de las obras: £ 1.221,000.

8. Proyecto de un muelle dársena para Valparaíso, presentado por el señor George H. Simpson, Carlos B. Frias y E. Keller (1899). El costo de la obra era por £ 1.625.054. Comprendía dos rompeolas con un largo total de 1,390 metros; la construcción de un malecón de atra-

que con 1,140 metros de desarrollo y además cuatro muelles.

9. Proyecto de dársena en el puerto de Valparaíso, presentado por la Compañía de Diques (1899). El presupuesto era por la suma de $ 14.244,107, de 14 d. con un rompeolas paralelo a la costa y que formaba un total de 1,700 metros. Otro tanto había de malecones de atraque.

La comisión, examinando en lo que pudo cada uno de los proyectos, recomendó en primer lugar el de la Compañía de Diques; en segundo lugar, el del señor Simpson; en tercer lugar el del señor López y en cuarto lugar el de don Valentín Martínez. Respecto de la dársena en Población Vergara, creyó la comisión que no sería ya comparable con los proyectos de mejoramiento del puerto de Valparaíso, «*sino que sería más digno de comparación con otros proyectos que se han formado en la bahía de Quintero, San Antonio y otros*».

El informe de Septiembre de 1898, encarece, prévios otros estudios, la adopción de algún proyecto. «Esta necesidad — dice — se hace tanto más urgente, cuando que nuestro territorio ha sido dotado por la Providencia de una frontera marítima de más de cinco mil kilómetros, *cuyo dominio sobre el mar no lo hemos aprovechado por no tener seguros ni fáciles accesos a la costa*».

Falta entre los proyectos uno muy aceptable, que había presentado don A. A. Plotner y que tuvo los honores de la reproducción en los números 1 y 2 de la «Revista Económica», fundada en Valparaíso el 13 de Noviembre de 1886, por don Zorobabel Rodríguez y don Miguel Cruchaga. El paraje para establecer una dársena, era el comprendido entre la Punta de Anjeles, la Baja y la Punta Duprat. «El lugar elegido — hablaba el peticionario — es en la actualidad completamente inútil como fondeadero, a causa de estar desabrigado y de ser inabordables sus riberas, y sin embargo a la vista aparece como el que por el órden de la naturaleza estuviera destinado a ese fin».

El costo de la obra arrojaba un presupuesto de $ 4.400,000 oro de 48 d. y se pedía un privilegio exclusivo por cincuenta años para explotarla. El plazo para concluir los trabajos era de cinco años.

* * *

Pero lo que más sorprende es que el extenso informe de los señores don Higinio González P. y don Víctor Klein, no puntualice el *Proyecto de Tajamar, Diques secos y Muelles para el mejoramiento de la bahía de Valparaíso*, presentado en 1861 por el ilustre ingeniero chileno don Ramón Salazar. Habiendo trabajado en su juventud bajo las órdenes de Mr. Wheelwright, de Charme, de Campbell, Mouat y otros hombres de ese temple, el espíritu emprendedor del señor Salazar estaba animado de jigante progreso y quería que Valparaíso marchara a la vanguardia de las poblaciones del Pacífico. Aparte de su originalidad, aquel proyecto es el primero estudiado en el país, con elementos nacionales y con sondajes practicados por la marina. Detalle curioso, digno de figurar en la biografía del personaje: era ayudante en esos trabajos de sondaje el guardiamarina don Jorge Montt, que entonces tenía quince años.

Los estudios del señor Salazar constan de un folleto de cien páginas y dos planos, publicado en 1862, bajo el título de «Memoria sobre el proyecto de un tajamar para la bahía de Valparaíso». Se hizo, también aquí mismo, otra edición en idioma inglés; pero ambas son hoy día curiosidades bibliográficas.

Lo principal del proyecto, refiérese al quebraolas o escollera, que arrancaba de Punta Duprat, con mil metros de longitud. Este *molo*, como se dice ahora, es el mismo que con alguna variante en su trazado, resucitaron Levéque en 1892, Guérard en 1907 y la Comisión de Puertos en 1911. ¿No es de maravillarse que en 1861, tuviéramos el proyecto de los mil metros de molo que entregará la casa Pearson en 1931? El progreso ha estado aquí en adoptar lo que se propuso hace *setenta años*. Por lo demás, la obra de don Ramón Salazar, tenía asignado en el presupuesto la suma de $ 4.840,000 oro de 48 d, o sea unos $ 14.000,000 oro de 18 d; y lo que es el molo de la casa

Pearson, también de mil metros, nos sale costando *más de veinticinco millones de pesos oro de 18 d*, con los últimos setecientos metros contratados para enterar los mil metros.

Naturalmente, no hay ni sombra de semejanza entre la época en que don Ramón Salazar estudió su proyecto y la época moderna o contemporánea. Como el ferrocarril de Santiago a Valparaíso, estaría entregado en dos años más, la afluencia de carga íba a ser extraordinaria y Valparaíso convertiríase en el centro de grandes especulaciones de comercio, que entonces no podían verificar los embarcadores por las infinitas dificultades del tránsito.

«La circunstancia — decía el señor Salazar — de que las carretas emplean en el invierno *veinte o más días* en su viaje de Santiago a Valparaíso, les haría renunciar a la especulación, por más lucrativa que se presentase. Pero ¿qué sucederá dentro de cuatro o cinco años, cuando el ferrocarril entre estas dos ciudades, puesto en contacto con el del sur, pueda conducir en toda estación y en muy pocas horas cuanta carga se le presente?»

En el plan de trabajos estaba el ocupar a los reos de las cárceles, como se hacia en Francia con las grandes obras públicas. «Propongo, pues, observaba el ingeniero — que se establezca un presidio general en Playa Ancha. Este presidio se compondría de diez cañones de barracas de construcción sumamente sencilla y económica, como las que se usan en los presidios de la Guayana francesa». ¿Y no fué esta misma idea de 1861, la que vino a proponernos en 1917 con el Presidio Faena el sub-secretario del Ministerio de Justicia don Alvaro Casanova Zenteno? Ya tendremos oportunidad de ver ese proyecto para *abrigar las obras de abrigo .....*

En fin, el señor Salazar se revela también un estadista, cuando en otras consideraciones de su Memoria habla de que el famoso tajamar, una vez concluído, «podría artillarse con ochenta o cien piezas de grueso calibre», expléndidas para rechazar una agresión cualquiera. Vidente perfecto, en 1861 ya se le presentaba la escena de cinco años más tarde, cuando, empeñado en la defensa del Perú, que no tenía para qué arrostrarla, Chile, vió reducido a pavesas el principal de sus puertos.

A juicio de don Ramón Salazar, que escribía mucho ántes de 1866, ninguna dificultad habría «*para que fuesen reducidos a escombros nuestros edificios públicos, sin que para efectuar un bombardeo tuviese el agresor siquiera el inconveniente o estorbo de tener que envolver en la ruina intereses que no fueran reconocidamente chilenos. La Aduana, el Palacio (antigua Aduana) la Bolsa, el Estanco, el Cuartel de Policía, el Teatro, la Fábrica de Gas y los suntuosos edificios del ferrocarril, todo está bajo de tan desfavorables circunstancias.*»

«No es fácil prever — añade — de dónde podrá venir el peligro; pero ¿cuántas complicaciones, cuántos conflictos internacionales no podrán surgir en el porvenir? Por desgracia, los gobiernos de nuestras repúblicas hermanas están muy distantes de inspirar confianza sobre el particular, y lo que más hará reconocer de Valparaíso un puerto militar respetable, es la poca esperanza que hay de que esos gobiernos mejoren de condición....

«Pero aparte de esto, ¿cómo hará Chile para poder llenar la alta misión que le está señalada por la naturaleza de las cosas; de dominar moralmente, de infiltrar, por decirlo así, su política organizadora en la marcha de esos gobiernos? Para Chile aquí está su riqueza, su porvenir, su único modo de ser: si es pobre y los otros países tienen riquezas naturales que talvéz derrochan lastimosamente, parece que su misión debe ser: contener de un modo eficaz ese desquiciamiento que, llegado a su término, podría también acarrear su propia ruina». (Memoria citada pág. 16).

Casi se nublan los ojos al leer este retrato del Chile antiguo, trazado por un hombre patriota. ¿Y quién reconocería en tal retrato al Chile que sucedió más tarde, minado en sus órganos vitales por la influencia corruptora del salitre? Doblemos la hoja, porque de otro modo, el

desarrollo de estas observaciones nos sacaria de nuestro campo.

El jefe del cuerpo de Ingenieros Civiles don Adriano Silva, informó favorablemente aquel proyecto de don Ramón Salazar; y recomendando su adopción para resolver el problema portuario en Valparaíso, decía «El Mercurio» editorialmente el 19 de Diciembre de 1861:

«En la estación del invierno se ven obligados muchos buques a abandonar nuestra bahía y muy raro es el que entre en élla, pues, los contínuos temporales que embravecen el mar y ofrecen inminentes peligros, los obligan a buscar puerto más seguro y anclan en el Callao o en cualquiera otra parte donde el mar no amenace la propiedad y la vida».

En Noviembre del año siguiente, la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados, entre cuyos miembros estaba don Ramón Barros Luco, informó favorablemente el proyecto o contrato del señor Salazar, que luego fué aprobado en general por unanimidad. Más tarde despertó resistencias eso de que las obras se dieran al concesionario para su explotación durante cincuenta años, por más que de las entradas del tajamar, participaría la mitad el Fisco. Pero los miembros de la sucesión de don Ramón Salazar, verían con sorpresa en 1908, un meeting de cincuenta mil almas, que exigía en Valparaíso la aprobación del proyecto Guérard, cuya base fundamental era la entrega, por otro medio siglo, a una empresa extranjera, de todas las obras portuarias de Valparaíso!



El malecón de Valparaíso, destruído por el temporal de 1901.

* * *

La otra omisión más considerable, y aun diríamos inexplicable, que notamos en el

informe de Septiembre de 1898, es el proyecto completo, ya presentado entonces, del ingeniero don Domingo Casanova O., para el puerto de Valparaíso, con una base muy racional de dársenas abrigadas. El distinguido profesional chileno, a quien Valparaíso, según dijimos, es deudor de muchos y concienzudos estudios para el mejoramiento de la ciudad y de su bahía, se nos presenta como un digno predecesor de Kraus. Sin referirnos a otro trabajo todavía anterior suyo, trascribiremos algo de lo que el propio señor Casanova ha dicho sobre su Ante Proyecto presentado en Abril de 1898 para el puerto de Valparaíso, en el número de los «Anales del Instituto de Ingenieros de Chile», correspondiente al mes de Mayo de 1924:

«Si se hace un calco de ese proyecto esquemático y si se aplica sobre las obras proyectadas en el Barón por la Comisión Kraus, a la misma escala, se verá que la coincidencia de ambos trazados en cuanto a disposición general, a la orientación de los detalles etc., tienen una semejanza notable. Figura 13.

«Pasemos ahora a algunos detalles. Se nos ha dicho que una de las buenas ideas del proyecto Kraus consistía en la inclusión y conservación del antiguo muelle de la Aduana dentro de los rompeolas.

«Me permito llamar la atención a la ya mencionada figura 25 del año 1898, y pregunto: el muelle de la Aduana, ¿aparece o no incluído y conservado al abrigo de los rompeolas?

«Ese mismo muelle de la Aduana, en 1903, la Comisión Kraus proponía prolongarlo hacia el sur, para ganar numerosos metros de atraque para las naves. ¿No expuse en nuestros *Anales* de 1899 (pág. 534 y sig.) un comentario y una figura en la que se puede ver dibujada dicha prolongación?

«¿A quién pertenece la idea de desmontar el cerro Bueras y de prolongar la Avenida Altamirano? ¿No se puede ver este proyecto dibujado en la dicha figura del año 1899? Esas y otras ideas que la Comisión Kraus usó sin nombrarme, fueron las que la Comisión de Puertos estimó como papeles inútiles». (*Anales* citados, Año XXIV, pág. 286).

Toda esta digresión es necesaria para el camino en que el lector va a acompañarnos.

* * *

Conjuntamente con aprobarse en el Senado, según dijimos, el proyecto de las 17,250 libras esterlinas para los estudios de una dársena en Valparaíso; en la Cámara de Diputados hablaban sobre el ferrocarril por Casablanca los señores Guillermo Rivera y Enrique Richard Fontecilla. Aunque la literatura parlamentaria ofrece pocos temas de fecundidad más sorprendente, el honorable señor Rivera se detuvo en el lado estratégico del eterno ferrocarril, observando:

«El Excmo. señor don José Manuel Balmaceda, que se preocupaba tan especial y sabiamente del progreso del país y de su defensa militar, comprendió que este ferrocarril era indispensable para auxiliar a Valparaíso en caso de un ataque marítimo. En efecto, la línea actual queda desde el Salto hasta Valparaíso, bajo los fuegos de una escuadra, y en el puerto mismo la línea corre a orillas del mar, de manera que, en caso de un combate con fuerzas navales, Valparaíso quedaría aislado y sin víveres ni inmediatos socorros militares». (Sesión del 31 de Agosto de 1900).

Poco después el honorable diputado don Abraham Gacitua hablaba del proyecto de traer el ferrocarril de Valparaíso por Limache, siguiendo el valle del mismo nombre y pasando por las cuestas de Alvarado y La Dormida.

«La distancia actual entre Limache y Valparaíso — dijo — es de noventa y cinco kilómetros; siguiendo la línea recta disminuiría a treinta y cinco .... Hoy día, que existe un movimiento enorme de carga para la exportación, se hace indispensable la construcción de esta línea, *que servirá también para solucionar el problema que afecta a tantos intereses encontrados, de la construcción de un ferrocarril por Curacaví o por Casablanca. Estimo mucho mejor el proyecto que me permito recomendar a la Cámara*». (Sesión del 30 de Noviembre de 1900).

Por su parte, el diputado por Melipilla don Miguel Cruchaga Tocornal, nuestro

actual Embajador en Washington, felicitándose de los estudios de prolongación del Ferrocarril de Melipilla a San Antonio, presentaba un proyecto para que se estudiara además la línea «de un ferrocarril que úna, con la línea de Melipilla a Santiago, las comunas de Chocalan, Lloica y Alhué».

Reforzó muy luego este proyecto el otro diputado por Melipilla don Francisco Ramón Undurraga.

* * *

Concluyendo el año de 1900, el 30 de Diciembre, el presidente don Federico Errázuriz, dispuso la forma definitiva de un bien inspirado decreto de fecha 7 de Septiembre anterior, por el cual el Vice-Presidente don Elías Fernández Albano creaba en Valparaíso un organismo nuevo con el nombre de Junta de Puerto. Los dos considerandos establecen:

«1.º Que es indispensable atender al mejoramiento del puerto de Valparaíso, a fin de colocarlo en condiciones de satisfacer plenamente las necesidades del comercio, ofreciendo abrigo seguro a las naves y proporcionando los medios de ejecutar con rapidez y economía las operaciones de embarques y desembarques;

«2.º Que favorece la realización de ese propósito la constitución de una Junta especial permanente, compuesta de personas idóneas, a la cual quede encomendado el estudio de las cuestiones que con esta materia se relacionen, así como la conservación y mejor aprovechamiento de las obras marítimas existentes».

La Junta de Puerto tendría por objeto velar por el fomento y conservación de las obras marítimas destinadas a la comodidad y seguridad de las naves: estudiar todas las leyes y reglamentos que conviniera para satisfacer las necesidades del comercio y para la mejor explotación y servicio de las obras marítimas: los trabajos que debían efectuarse y el presupuesto de las sumas que debían invertirse anualmente con el mismo objeto: supervigilar la inversión de estos mismos fondos, etc.

Compondrían la Junta de Puerto de Valparaíso: el intendente de la provincia, encargado de presidirla; el administrador de aduana; el director del territorio marítimo; el gobernador marítimo; cuatro comerciantes designados por la Cámara de Comercio de entre los navieros o agentes consignatarios de compañías de Vapores; un delegado que elegiría la Municipalidad y un ingeniero hidráulico nombrado por el gobierno. El secretario sería nombrado por el gobierno a propuesta de la Junta.

Cuando llevaba diez años de existencia la Junta de Puerto, con una labor, es cierto, sin mucha eficacia, ya que la voluntad y el empeño de algunos de sus miembros no podía suplirlo todo: creóse la Comisión Central de Puertos, con residencia en Santiago y de aquí, sin atribuciones bien deslindadas, vino un antagonismo constante, cuya víctima fatal fueron siempre los intereses locales, como habrá de verse en el curso de estas páginas con repetidos ejemplos.

En la actualidad, la Junta de Puerto se rige por el decreto-ley núm. 279, de fecha 27 de Febrero de 1925, que le entrega la administración y explotación de todas las obras. Las funciones de sus miembros, que antes eran honorarias, son ahora rentadas; como que se empezó por asignarle a cada uno de esos miembros $ 150.00 por sesión. La Junta deberá sesionar una vez por semana y cuando el administrador o dos de sus miembros lo soliciten; pero el presupuesto de gastos, «*se cubrirá con los fondos que, para este efecto, consulte la ley general de presupuestos*».

¡Parece preverse el caso, no tan imposible, de que el rendimiento de las obras ni siquiera alcance para el presupuesto anual de la administración y explotación del Puerto de Valparaíso, hechas por la Junta! Conste también que el primer decreto sobre esta materia, de fecha 22 de Agosto de 1922, — que podemos llamar de explotación provisoria, — recuerda al menos «*que la ejecución de esas obras portuarias se realiza comprometiendo el crédito de la Nación*, con el objeto de facilitar el comercio; y que deben, en consecuencia, ser explotadas por el Estado *a fin de obtener compensaciones de los sacrificios que éllas representan*...».

* * *

El 17 de Enero de 1901, promulgose la ley que autorizaba la inversión de 17,250 libras esterlinas en el estudio de un proyecto de dársena para el puerto de Valparaíso. Lleva esta ley las firmas del Presidente Errázuriz y del ministro de hacienda don Nicolás González Errázuriz.

Y cuando había transcurrido ya medio año, el diputado señor Rivera preguntaba qué uso había hecho el gobierno de esta autorización, al paso que denunciaba lo sucedido con las obras de los malecones.

«El sábado y domingo último — dijo — ha habido temporal en Valparaíso, y las obras del malecón han desaparecido absolutamente, sin haber podido resistir siquiera a dos horas de temporal. El mar se ha llevado en tan breve tiempo obras que han costado a la nación *setecientos cincuenta y seis mil pesos*, y de las cuales no queda más que el recuerdo y escombros que será preciso remover con gasto considerable de dinero para ejecutar de nuevo las mismas obras».

Conviene decir que en este asunto, todos intentaban desprenderse de responsabilidad en los males causados: la Dirección de Obras Públicas disculpábase con la Dirección de los Ferrocarriles; ésta con el Ministerio y éste a su turno con el contratista.....

En una sesión siguiente, el Ministro de Hacienda don Juan Luis Sanfuentes, manifestó que de las 17,250 libras consultadas, 12,000 habían sido puestas a la disposición de la Legación de Chile en Francia, a fin de que ésta pudiese atender al contrato celebrado sobre el particular entre el Gobierno de Chile y el ingeniero holandés don Jacobo Kraus. «Han llegado ya a Chile — añadió — algunos ingenieros y ayudantes contratados especialmente por el señor Kraus para la construcción de la obra, y el mismo señor Kraus se ha embarcado ya con el resto del personal y trayendo consigo los elementos y materiales indispensables para dar cumplimiento al contrato. Estos estudios estarán terminados en unos doce o catorce meses más, según los datos que he recibido».

* * *

La personalidad de Kraus, era muy ventajosamente conocida entre nosotros, por sus trabajos en el Dique de Talcahuano. A mediados del año de 1892, se produjo la separación del ingeniero jefe del Dique don Alfredo Lévéque, nombrándose en su reemplazo a don Jacobo Kraus, quien era profesor de hidráulica en la Universidad de Chile.

Los antecedentes del profesional, lo hacían acreedor a la confianza que se le dispensaba por el gobierno y por la Empresa del Dique de Talcahuano. Encargado el señor Wáshington Lastarria de contratar en Europa un profesor de hidráulica, se dirigió al gobierno de Holanda y le fué presentado allí don Jacobo Kraus, alumno de la Escuela Politécnica de Delft, «de donde han salido todos los grandes ingenieros hidráulicos que en Holanda luchan contra el agua». Kraus fué ingeniero civil a los 21 años; y sucesivamente, ingeniero de ferrocarriles para la construcción de una estación de puerto, ingeniero constructor de un canal de navegación, y por último a la fecha en que lo contrató el señor Lastarria, ayudante de los profesores de hidráulica y de ferrocarriles en la Escuela Politécnica de Delft.

Ahora, Kraus desempeñaba una cátedra y la Dirección del citado establecimiento; de manera que al ser contratado de nuevo el 22 de Marzo de 1901, tuvo que pedir permiso a su gobierno. Dos meses más tarde, se embarcaban para Valparaíso los ingenieros holandeses señores Juan Meyjes, antiguo Director de Obras Municipales en este puerto; Jerman van Hoff, perteneciente al cuerpo de ingenieros del Waterstaad; y Guillermo Kamp, «joven y muy aprovechado profesional», como lo designa Kraus, llamado a ser mucho más tarde — dircunstancia curiosa — el constructor del puerto de San Antonio....

Menos mal si también hubiese entendido antes en la construcción del puerto de Valparaíso, para el cual vino contratado; pero ya veremos la suerte que corrió el proyecto Kraus y el desastre notorio que, por apartarnos completamente de él, significa ahora el plan de las obras ma-

UN GRUPO DE LA COMISION KRAUS



De izquierda a derecha, de pie: E. Ortubia, (Dibujante); Arturo Herrera (Dibujante); Arturo Sthandier, (Arquitecto); Juan Rigolet, (Ayudante); Juan Boom, D. van der Plas, (Entremestres); Carlos Zamora, (Ayudante); Wenceslao Sierra, (Ingeniero).
De izquierda a derecha, sentados: Alberto Fugalde, (Secretario); Emilio de Vidts, (Ingeniero); Jerman van Hoof, (Ingeniero); Jacobo Kraus, (Jefe de la Comisión); Juan Meyjes; Guillermo Kamp; Jorge Corveró; Enrique Dublé, (Ingenieros)

rítimas de Valparaíso. Si lo que vino a hacerse a la postre no es ni la sombra de lo que propuso y recomendó la Comisión Kraus, ¿qué objeto tuvo embarcarse en un estudio de esa naturaleza y gastar todo lo que se gastó entonces? Esta pregunta quedará siempre sin contestación.

Kraus llegó a Valparaíso a bordo del «Oravia» el 3 de Agosto; e imprimió a los trabajos ya comenzados un celo y actividad verdaderamente notables. Se contrataron los servicios del ingeniero belga don Emilio de Vidts, perteneciente a la Dirección de las Obras Marítimas de Talcahuano y del dibujante de esa misma Dirección don Arturo Sthandier. Incopoprárонse también los ingenieros don Carlos Lamahotière y don Alfredo Manzi G. y diez dibujantes. La Dirección General de Obras Públicas hizo ingresar a la Comisión Kraus, cuatro ingenieros más, los señores Enrique Dublé, Wenceslao Sierra, Jorge Cerveró y Luis Arrau. La Dirección General de la Armada figuraba ahí con diversos jefes, entre éllos el contralmirante don Luis Uribe, y diez guardiamarinas. El administrador de la Aduana proporcionó los servicios de los señores Clemente Arias Nevel y José Víctor Barros, para recopilar los datos estadísticos concernientes al movimiento marítimo y comercial del puerto; y el gobierno nombró de secretario de la Comisión a don Alberto Fagalde. El personal subalterno que enseguida hubo necesidad de contratar, alcanzaba a más de ochenta personas, que estuvieron ocupadas la totalidad del tiempo empleado en los estudios.

* * *

Cuando éstos estaban en vigor, y a los pocos días de la llegada de Krauss, el honorable diputado don Ramón Serrano Montaner, hizo en la Cámara algunas consideraciones de trascendencia, con motivo del proyecto de Dársena. Habiendo servido en la Marina por espacio de treinta años, los estudios hidrográficos del señor Serrano Montaner lo constituían en una verdadera notabilidad como profesional. En la guerra del Pacífico, había tenido actuación sobresaliente y era también un escritor distinguido. Pues bien, por un conducto de tanto prestigio, se trajo al debate, por vez primera en la Cámara, el asunto del puerto de San Antonio.

Expuso el señor Serrano Montaner que la dársena era una obra muy costosa y que siendo así, era deber del gobierno estudiar detenidamente el lugar en que debía ser construída.

«*Considero que el puerto de Valparaíso* — expuso — *no es el lugar apropiado para una obra de esta naturaleza*: no sería beneficiosa al país, costaría muy caro y podría ser destruída fácilmente por los movimientos del mar».

Siguiendo en sus observaciones el honerable diputado; anticipó sobre la dársena en Valparaíso:

«*Desde luego, debe tenerse presente que, cuando se construya, seguramente estarán concluídos los ferrocarriles de Santiago a San Antonio*, de San Fernando a Pichilemu, de Talca a Constitución, de Chillán a Tomé y otros semejantes. Entonces, ¿qué productos nacionales serán los que vayan a buscar salida por el puerto de Valparaíso? *Solo los de la provincia de Aconcagua* y de este modo la dársena vendría a beneficiar la importación de las mercaderías extranjeras, y en nada o casi nada la exportación de los productos nacionales...»

Sigue objetando el asunto de la dársena en Valparaíso, por lo que hace a su construcción misma, muy dispendiosa, porque este puerto es uno de los más profundos de Chile y el costo de la obra hidráulica saldría muy recargada.

«*Por su situación geográfica* — dice el señor Serrano Montaner — *el puerto de San Antonio está en mejores condiciones que Valparaíso, porque serviría toda la provincia de Santiago y la región central del país, de Curicó a Santiago inclusives*».

El honorable diputado conocía palmo a palmo todo su departamento, desde la costa, pues, era hijo de Melipilla, como su hermano Ignacio Serrano Montaner, uno de los héroes de la «Esmeralda»; de manera que hablaba con entero conocimiento de causa. Y continuando en un exámen para los puertos de más al

sur, cree del caso observar en resumen:

«En vista de estas consideraciones, yo habría querido insinuar al señor Ministro de Hacienda, *la conveniencia de ampliar los estudios de dársena de Valparaíso, a la bahía de San Antonio y a la construcción de un puerto en Llico*, de modo que cuando llegue el caso de solicitar los fondos del Congreso para este objeto, pueda él resolver lo más conveniente».

Al final de su discurso, critica el gasto tan elevado que se ha hecho de las 17,250 libras, de las cuales doce mil corresponden al honorario del señor Kraus. «Y todavía — añade — el Gobierno se obliga a dar a este caballero todos los aparatos que necesite, e ingenieros para que le secunden en la realización de la obra. Francamente, esto no merece otro nombre que el de una enormidad». (Sesión del 17 de Agosto de 1901).

* * *

En una sesión siguiente, el honorable diputado don Joaquín Echeñique, contestó a este discurso, planteando una cuestión que hoy mismo, después de un cuarto de siglo, suele presentarse como nueva:

«Si se tratara — dijo — de elegir el lugar para fundar el primer puerto comercial de la República, tendría razón su señoría: no es Valparaíso el lugar más adecuado; habría sido mejor San Antonio y quién sabe cuántos lugares más; pero el problema que se trata de resolver con la dársena de Valparaíso es otro, es buscar la mejor manera de resguardar las naves que vienen al puerto ya establecido de Valparaíso y de facilitar el desembarque de las mercaderías que traen dichas naves. Por lo tanto, la dársena que se proyecta no puede cumplir su objeto sino construyéndola en Valparaíso.

«No es posible condenar a muerte a la ciudad de Valparaíso, llevando artificialmente a otro lugar la corriente comercial que hoy afluye a élla... Si construyésemos la dársena en San Antonio o Llico, para formar en uno de esos puertos el principal puerto comercial de Chile, *decaería Valparaíso, perderíamos gran parte de los millones invertidos en dicha ciudad* y necesitaríamos invertir nuevos centenares de millones en construír la nueva ciudad».

No tardó el señor Serrano Montaner en analizar estos argumentos que se daban, en el carácter de irredarguibles:

«Sostengo en tesis general — dijo — que no se puede invertir un solo centavo de los fondos pertenecientes a una comunidad como es Chile, sino buscando el medio de servir con él los intereses de todos los comuneros, y no los intereses de un solo grupo de ellos, como serían los propietarios de Valparaíso. Si esto es exacto en tesis general, lo es mucho más en el caso actual, pues se trata de la inversión muy considerable de las rentas del Estado, veinte o treinta millones de pesos...

«Si estamos aquí reunidos los representantes de todos los pueblos de Chile, es precisamente para vigilar que las obras que se hagan en el país, sean del orden moral o material, consulten la voluntad y los intereses de la comunidad; es ese nuestro deber, es ese nuestro mandato.

«Es pues elemental que la dársena que se trata de construír debe consultar los intereses de la nación antes que los de Valparaíso; y por consiguiente debe comenzarse por elegir el lugar donde ella preste los mejores servicios al país; y si resulta que ese lugar es Valparaíso, debe construírse en Valparaíso; así como si resulta que ese lugar es Llico o San Antonio, debe construírse en Llico o San Antonio.

«La otra tesis del discurso del honorable diputado por Caupolicán, es que si llegase a construirse una dársena en San Antonio o Llico, sería esa la sentencia de muerte de Valparaíso y perderíamos los millones de pesos que hay allí en edificios. Yo estimo, honorable presidente, que no hay ninguna razón para abrigar estos temores manifestados por el honorable diputado, pues la dársena construída en San Antonio o Llico no influirá en lo menor en pro ni en contra del movimiento comercial de Valparaíso...

«Como la dársena, cualquiera que sea el lugar en que se construya, nunca es-

tará concluída antes que los ferrocarriles transversales de Santiago a San Antonio, San Fernando a Pichilemu, Curicó a Llico, etc., si queremos discutir sobre una base cierta, debemos suponer concluídas todas estas líneas antes que la dársena».

El señor Serrano Montaner, endereza enseguida sus observaciones para el caso de que, estando concluídos esos ferrocarriles, no haya dársena todavía en Valparaíso ni en ninguna parte.

«Yo afirmo desde luego — expone — que Valparaíso se verá privado del movimiento comercial que le daba la exportación de los productos de la zona comprendida entre Talca y Santiago inclusive, porque los productos de esta zona tomarán los ferrocarriles transversales para ir a buscar el puerto más inmediato.

«En efecto, si un agricultor de Santiago quiere exportar su trigo por Valparaíso, tendrá que pagar por cada quintal métrico cincuenta y ocho centavos por flete de ferrocarril y veinticinco centavos por embarque, lanchaje, y comisiones, etc., lo que hace ochenta y tres centavos. Si el mismo agricultor quisiese exportar su cosecha por San Antonio, tendría que pagar treinta y un centavos por flete y veinticinco centavos por embarque y comisiones, lo que hace cincuenta y seis centavos. Teniendo que optar entre pagar ochenta y tres centavos para exportar por Valparaíso o cincuenta y seis centavos para hacerlo por San Antonio, creo que la elección no es dudosa, pues la economía de veintisiete centavos en quintal métrico es una economía bastante considerable, algo como un cinco por ciento del valor del trigo».

Naturalmente, estos datos de un cuarto de siglo atrás, están hoy bastante alterados y solo los transcribimos por lo que hace al fondo de la argumentación. Por lo demás, la ventaja de que podría hablarse ahora en favor de San Antonio, mediante el caso que suponía en 1901 el señor Serrano Montaner, subsiste muchísimo mayor, a pesar del decreto de la nivelación de los fletes.

«Contemplemos ahora — prosigue — el caso en que la dársena sea construída en Valparaíso, y veamos si hay alguna probabilidad de que élla atraiga a Valparaíso algunos de los productos de exportación que le quitan los ferrocarriles transversales.

«El quintal de trigo pagará siempre por flete de ferrocarril desde Santiago a Valparaíso cincuenta y ocho centavos; pero los gastos de embarque, comisiones, etc., habrían disminuído de veinticinco centavos a diez centavos probablemente; de modo que el gasto total será de setenta y ocho centavos por quintal métrico, contra cincuenta y seis que ya hemos dicho que costaría la exportación por San Antonio. Esta diferencia de trece centavos en favor de San Antonio, o sea un dos por ciento sobre el valor del trigo, es por demás suficiente para decidir al agricultor en favor de este puerto. El caso del departamento representado por el honorable señor Echeñique, es aún más serio . . .»

Prescindimos en la transcripción de estos otros paralelos y volvemos a hacer la advertencia de que en este problema debe verse ahora únicamente el fondo de la argumentación. Los precios se encuentran sumamente alterados. Los gastos mismos de embarque, sin considerar el flete por ferrocarril, no llegan hoy día en San Antonio a la mitad de lo que importan en Valparaíso . . . Veamos en otro de sus períodos el discurso del señor Serrano Montaner en 1901:

«Consideremos ahora el caso en que la dársena fuese construída en alguno de los puertos de San Antonio o Llico, caso que tanto alarmaba al honorable diputado por Caupolicán y que llegó a hacerlo decir que sería una sentencia de muerte para Valparaíso.

«Ya hemos hecho ver cómo todos los productos de la zona central de Chile, desde Santiago al sur, desde el momento que estén construídos los ferrocarriles transversales, tomarán estos ferrocarriles para ír a buscar los puertos más inmediatos. La construcción de una dársena en uno de estos puertos no alterará este órden de cosas, de modo que la corriente de exportación desde Santiago al sur, continuará siendo siempre la misma. Pa-

ra que esa dársena viniera a influir en la plaza de Valparaíso, sería necesario que alguno de los productos que salen por Valparaíso, es decir, algunos de los productos de la provincia de Aconcagua y departamentos de Quillota y Limache, les conviniese ir al sur a buscar su salida por esta dársena, lo que jamás llegará a suceder, pues el flete de Llayllay a San Antonio para un quintal de trigo, sería de sesenta y dos centavos, mientras que la misma mercadería paga a Valparaíso solamente veintisiete centavos; y la diferencia de treinta y cinco centavos es muy superior a la economía que pudiere resultarle por los gastos de embarque...»

Entre sus observaciones finales, dice el honorable diputado:

«Lo que sin duda quitará movimiento al comercio de Valparaíso, serán los ferrocarriles transversales; pero el honorable señor Echeñique, no abogará en contra de esos ferrocarriles, porque iría en contra de los intereses de la nación y de los intereses del propio departamento que representa».



El temporal de 1903 en la bahía de Valparaíso.

Tratando tan a fondo esta materia el honorable señor Serrano Montaner, nadie, sin embargo, le opuso entonces la menor objeción en la Cámara.



II.

Los trabajos de la Comisión Kraus.—Estudio de la bahía de Valparaíso.—El proyecto que vendría desde Holanda.—Los estudios del ferrocarril de Melipilla a San Antonio.—El temporal del 1.º al 2 de Junio de 1903 y la pérdida del «Arequipa» en el puerto de Valparaíso.—Los comentarios en la prensa y en el Congreso.—La llegada de los estudios y los planos de Kraus.—En qué consistía el proyecto.—Un concepto de Kraus sobre los puertos vecinos y la configuración de nuestro territorio.—La reunión del 30 de Diciembre de 1903 en el Ministerio de Hacienda, presidida por el Ministro del ramo don Miguel Cruchaga Tocornal.—Lo que se dijo entonces sobre el proyecto Kraus.—Opiniones unánimes de los técnicos y de representantes de la marina.—El proyecto Kraus era un proyecto perfecto.—Una crítica del ingeniero señor Casanova.—La concesión del ferrocarril y puerto de Quintero en 1904.—Orígenes de esta concesión, en 1872, con otros antecedentes de ese año.—La fundación de la población de Quintero hecha por el intendente de Valparaíso don Francisco Echaurren Huidobro.—Iniciativas antiguas de la Municipalidad de Valparaíso en materia de cuidado del puerto.—La situación de entonces en San Antonio.—El contraste de años más tarde.—De cómo las obras del puerto de San Antonio entregadas en 1916, fueron las que el intendente de Santiago don Benjamín Vicuña Mackenna precisó en 1874.

A fines del año 1901, el 20 de Diciembre, partía de Valparaíso don Jacobo Kraus, que se había dado aquí una laboriosa tarea a fin de imponerse de las condiciones del puerto, con todos los factores determinantes del problema. Trabajando hasta diez y doce horas diarias, la Comisión Kraus practicó sondajes en toda la bahía, en su orilla como en su centro. Baste decir que se hicieron 17,600 sondajes de profundidad y 600 sondajes geológicos o perforaciones, para comprender el trabajo realizado a este respecto. Los fenómenos metereológicos, así como las mareas y las corrientes, ocuparon gran parte del tiempo empleado en los estudios.

Como representante de Kraus quedó en Valparaíso continuando los trabajos, el ingeniero don Juan Meyjes. Y el 20 de Mayo del año siguiente, emprendió su viaje de regreso el ingeniero van Hoff, llevando consigo los estudios y planos hechos por la Comisión hasta esa fecha, así como las seiscientas muestras del fondo de la bahía, provenientes de sondajes geológicos. Acompañaba mientras tanto al señor van Hoff, en viaje a Holanda, el secretario de la Comisión, don Alberto Fagalde, encargado por el supremo gobierno de seguir prestando sus servicios en Europa y de practicar algunos estudios de carácter económico en los principales puertos del Viejo Mundo.

El señor Kraus formularía en Holanda su proyecto definitivo para el puerto de Valparaíso; de modo que otra grande oficina de trabajo se instaló en uno de los edificios anexos a la Escuela Politécnica de Delft. Agregáronse allá los ingenieros Juan Klopper y G. J. van de Broek. Y según dice el propio Kraus, lo primero que se propuso la Comisión, fué tener una base cierta «acerca de lo que produce y puede producir el puerto de Valparaíso, *para saber de esta manera cuál sería la cantidad prudente que podría gastarse en la construcción de sus obras de mejoramiento*». (Informe de Kraus, pág. IV).

* * *

Mientras en Holanda se preparaban estos estudios, en Chile, el honorable diputado don Francisco Rivas Vicuña encontró la oportunidad de recomendar que se activara la terminación de los estudios del Ferrocarril de Melipilla a San Antonio.

«La construcción de este ferrocarril — dijo — es indispensable no solo por los beneficios que reportará a la región que va a recorrer, *sino por la economía que él acarrerará a la Empresa de los Ferrocarriles, puesto que va a reemplazar al ferrocarril de Santiago a Valparaíso que, como es sabido, deja grandes pérdidas a la empresa*». (Sesión del 9 de Julio de 1902).

Y al año siguiente estuvieron de mucha actualidad los proyectos de las obras marítimas de Valparaíso, con motivo de los grandes temporales que ocasionaron catástrofes como la del «Arequipa», vapor de la carrera que se fué a pique en la bahía con tripulantes y pasageros. De otro lado fueron destruídos dos grandes buques mercantes, la fragata «Foyledale» y la barca «Chivilingo», y además la draga «Holanda», fuera de las embarcaciones menores en gran número. El temporal desencadenado en la noche del 1.º al 2 de Junio de 1903, trajo pérdidas de magnitud extraordinaria. Y el malecón, los restos de malecón que estaban en pié desde el último invierno, y los costosos remiendos hechos en él, fueron también arrancados de cuajo por las olas. De esta manera se perdieron otros doscientos mil pesos, gastados en aquella tela de Penélope....

«El Heraldo», diario local redactado entonces por don Francisco Valdés Vergara, trajo a colación los proyectos para las obras marítimas, tan esperadas.

«Es un hecho — dijo — que la dársena no se ha construído en Valparaíso por el deplorable choque de intereses particulares, complicados en un extraño interés de diferimiento en los trabajos preparatorios *que por cómica aberración se están trazando sobre el papel en un país de Europa, cuyos puertos son por todo extremo desemejantes al nuestro, como es la clásica Holanda, la de las playas suaves y de las costas bajas como charcos*.

«Con la impresión dolorosa de los acontecimientos, instamos a que sea acentuado y se haga prevalecer el interés público que aconseja sin demora la construcción de obras de seguridad en nuestro puerto, cortando por lo sano en la contemplación de los intereses privados *y en aquella tarea inacabable y mágica de los famosos planos de Holanda*».

Al Congreso llegaron los ecos de estos clamores. El honorable diputado don Horacio Pinto Aguero no pudo menos de decir: «La verdad es que causa vergüenza pensar que en el primer centro comercial de este país no haya seguridad alguna para los buques que fondean en su bahía, ni para las personas, por lo tanto, embarcadas en ellos». Recordó, por último, la ley de 1901, sobre el gasto de los estudios para la dársena; ley que ya llevaba tres años de vigencia, sin que se supiera todavía cuál era el sentir del gobierno. Hablaron después los diputados don Guillermo Rivera, don Guillermo Plummer, don Darío Urzúa, don Enrique Richard Fontecilla y don Emilio Bello Codecido. (Sesiones del 4 y 5 de Junio de 1903).

En otra sesión de la Cámara se dió cuenta de un proyecto aprobado por la Municipalidad de Valparaíso y que era de este tenor:

«La Ilustre Municipalidad acuerda dirigirse a los representantes de Valparaíso en el Congreso para hacerles presente la premiosa y urgente necesidad que existe de mejorar las condiciones del puerto por medio de obras o trabajos que den abrigo y seguridad a las naves que lleguen a él *y para lo cual bastaría la pronta realización de algunos de los proyectos de dársena que penden de la consideración del Supremo Gobierno*».

Este voto había sido aprobado en la sesión del 5 de Junio; pero olvidaba la Municipalidad el informe recaído en Septiembre de 1898 sobre las dársenas proyectadas, informe que no pudo ser más preciso por la circunstancia de no haber efectuado la comisión — y no por culpa de ésta — los sondajes que al principio se tuvieron en vista.

En el Senado también se renovó el incidente por el senador de Valparaíso don José Tocornal, quien preguntó en qué estado se encontraban los planos y presupuestos del trabajo pedido al ingeniero hidráulico señor Kraus. Contestó

el Ministro de Hacienda don Manuel Salinas, que el señor Kraus, después de seis meses de permanencia en Valparaíso, empleados en el desempeño de su cometido, había regresado a Europa a preparar sus informes y proyectos.

«Esos trabajos — agregó — están terminados. Al hacerme cargo de este ministerio me impuse de una comunicación del señor Kraus, en que pedía la autorización necesaria para publicarlos; y en el acto telegrafié a los señores Ministros en Francia y en Alemania, participándoles que el gobierno autorizaba el gasto necesario para esa publicación, que entiendo se encuentra hoy día bastante avanzada y que podrá recibirse en Chile en dos o tres meses más». (Sesión del 10 de Junio de 1903).

* * *

Los estudios y los planos de Kraus llegaron a fines de Noviembre, impresos unos y otros en Delft, como obra tipográfica de suma perfección. Los planos son 150 hojas en tres grandes portafolios. Las explicaciones y todos los estudios del puerto, constan de un volumen de más de 400 páginas, que tenemos a la vista.

En resumen, las obras de mejoramiento proyectadas por Kraus, componíanse de tres grupos: Dársena de Las Habas; Dársena de la Aduana con los malecones definitivos y dársena del Barón con los enrocados. Se estudiaba todavía una Dársena eventual futura por el Matadero, apegada en Punta Gruesa. Y el costo total de todas estas obras ascendía a *treinta y cuatro millones de pesos oro de 18 d.* La cifra exacta era $ 34.280,751,00. En la actualidad lleva camino de gastarse el triple en un trabajo diverso que ha empeorado las cosas. Antes que se termine el molo contratado, ya se pide su prolongación en trescientos metros más, y se advierte desde luego que habrá necesidad de otro molo de mil trescientos metros, del lado opuesto de la bahía; y todo esto con resultados hipotéticos, según dignos y respetables técnicos.

Ninguna de estas cosas las patrocinó Kraus, como lo veremos. Además, el proyecto conservaba, prolongándolo, el Muelle Fiscal, que representaba un valor de *cuatro millones y medio de pesos oro de 18 d.* y que los flamantes planos de las obras actuales, se dieron el lujo de destruír. Al Muelle Fiscal, ensanchábasele con malecones por el lado de tierra, y también conservábase el Muelle Prat, otra obra destruída ahora sin ningún beneficio, a tal punto de que Valparaíso no tiene desde hace tiempo un sitio decente donde se embarquen o desembarquen los pasajeros. ¡¡Es el colmo!!

Por último, Kraus manifestaba que el mejoramiento de Valparaíso no excluía el desarrollo simultáneo de otros puertos chilenos. «*Dada la configuración de Chile* — agregaba — *y la tendencia lógica del comercio de buscar la más corta o barata salida o entrada de los productos, cada zona ocupará el puerto más cercano para su servicio, desarrollándose todos en su limitada esfera de acción*». (Informe citado, pág. 96).

* * *

A poco de llegar estos estudios tan esperados, volvió a preguntarse por el senador don José Tocornal, cuál era el pensamiento del gobierno en órden a la defensa del puerto de Valparaíso. Y contestó el nuevo Ministro de Hacienda don Miguel Cruchaga Tocornal que, como el costo de las obras propuestas por el señor Kraus era muy considerable, el gobierno, antes de presentar el mensaje, deseaba estudiar el asunto desde el punto de vista financiero y económico, «*como ser cuál es el tonelaje de entradas y salidas, para calcular lo que podrá recibir el Erario una vez hechas las obras*». (Sesión del 14 de Diciembre de 1903).

El honorable senador don Enrique Mac Iver manifestó que no existía acuerdo perfecto en esta materia. Sin poner en duda la reputación del señor Kraus, de que tanto se hablaba, había necesidad de nuevos estudios prévios. «Desgraciadamente — agregó — el hacer el puerto de Valparaíso es una obra magna. Aquella bahía es un pozo; los trabajos han de fundarse a cincuenta o sesenta metros de hondura, lo que no se ha hecho en ninguna parte del mundo y exige muchos

recursos, elementos y habilidad de dirección. Comprende el Senado que se trata de una obra que si fracasa, nos habrá hecho perder muchos millones y será también el fracaso definitivo del puerto de Valparaíso».

* * *

Al día siguiente se daba cuenta en el Senado de un mensaje de S. E. el Presidente don Germán Riesco y del Ministro de Industria y Obras Públicas don Francisco Rivas Vicuña, que empezaba así:

«El presupuesto vigente consulta la suma de trescientos mil pesos para iniciar la construcción del Ferrocarril de Melipilla a San Antonio, y se encuentran ya listos los antecedentes para pedir las propuestas del caso en la sección comprendida entre Melipilla y Puangue».

A fin de que pudieran ocuparse los terrenos necesarios para la vía y demás obras, era indispensable que se dictara la ley de expropiación respectiva, tal como se proponía. Enseguida (16 de Diciembre) el proyecto fué aprobado por 16 votos contra 1, después de algunas explicaciones del Ministro de Industria y Obras Públicas, señor Espinosa Pica.

En la Cámara de Diputados, el informe de comisión llevaba las firmas de don Arturo Alessandri, don Joaquín Echeñique, don Octavio Astorquiza y don Guillermo Pinto Aguero. El Ministro pidió preferencia y el proyecto se aprobó por unanimidad sin ningún debate, para la construcción de la línea de Melipilla a Puangue. La ley se promulgó sin demora. ¡Ya teníamos el avance incontenible de esos ferrocarriles transversales de que hablara el señor Serrano Montaner!

* * *

Fué luego muy importante la reunión verificada el 30 de Diciembre en el Ministerio de Hacienda, presidida por el Ministro del ramo don Miguel Cruchaga Tocornal, nuestro actual Embajador en Wáshington y en ese entonces diputado por Melipilla.

Concurrieron diversos miembros del Congreso, entre ellos los señores don Pedro Montt, don Ramón Barros Luco y don Emilio Bello Codecido; el Director General de la Armada, vice-almirante don Jorge Montt; el Presidente de la Cámara de Comercio de Valparaíso don David Burns; los Gerentes de las Compañías de Vapores; los ingenieros señores Jorge Lyon, Alejandro Bertrand, Ascanio Bascuñan Santa María, Carlos von Molke, y Juan Meyjes; y el secretario de la Comisión Kraus, señor Alberto Fagalde.

Expuso el Ministro de Hacienda señor Cruchaga que el gobierno deseaba conocer la opinión de los miembros del Congreso ahí presentes, de los distinguidos ingenieros, de los representantes del alto comercio de Valparaíso, así como de los Gerentes de las Compañías de Vapores, acerca del proyecto elaborado por el señor Kraus para mejorar la bahía de Valparaíso.

«*El gobierno desea saber* — dijo — *si en realidad es este un proyecto definitivo, si ya no habrá necesidad de pensar en nuevos proyectos y estudios y de que podemos acometer las obras propuestas, seguros de un éxito satisfactorio para los cuantiosos intereses que representan el comercio y las industrias del puerto de Valparaíso*».

El ingeniero don Jorge Lyon manifestó que «el proyecto elaborado por el señor Kraus *es de lo más extenso y bien estudiado que sería posible desear* y satisface todas las necesidades del puerto de Valparaíso». Habiéndosele preguntado por el Ministro de Hacienda, si estimaba que podría construírse el puerto en otro punto de los señalados por el señor Kraus, *el señor Lyon respondió que nó.*

El señor Bascuñan Santa María «*expresó en forma calurosa y entusiasta su más completa adhesión al proyecto elaborado por el señor Kraus*». Después opinó don Alejandro Bertrand, quien dijo: «He estudiado principalmente los planos de este proyecto, por ser este ramo de mi especial competencia *y puedo declarar que son perfectos. No se ha hecho nada igual en Chile y dudo que pudiera hacerse mejor*».

El vice-almirante don Jorge Montt, había expresado por escrito su opinión en nombre de los almirantes de la Armada, diciendo que «el proyecto elaborado por la Comisión Kraus *está fundado irrepro-*

chablemente y es un trabajo que debe merecer amplia confianza».

«*El señor Montt* (don Pedro) preguntó al señor Ministro de Hacienda si se tenía seguridad en la base económica del proyecto y si las obras tendrían carácter reproductivo.

«*El señor Ministro de Hacienda* dijo que, estando presente el secretario de la Comisión Kraus, podría dar algunas explicaciones al respecto».

En efecto, el secretario señor Fagalde, suministra una serie de cálculos, basándose en el movimiento del puerto y en sus perspectivas futuras.

«*El señor Montt* (don Pedro).— ¿De modo que el capital que se invierta se hallará garantido por las obras mismas?

«*El señor Fagalde.*—Si, señor».

Más tarde veríamos sostener a un Intendente de Valparaíso, la originalísima teoría de que estas inversiones debían hacerse sin mirar si eran reproductivas o nó. Y conste que entonces se trataba de inversiones harto superiores a las del proyecto Kraus, considerado un proyecto completo y definitivo en la memorable reunión del 30 de Diciembre de 1903.

* * *

En aquel coro de alabanzas, surgió, sin embargo, una crítica que tenía buenos fundamentos para producirse. Nos referimos al trabajo del distinguido ingeniero civil y geógrafo don Domingo Casanova O., muy conocedor de nuestros problemas locales, como hemos dicho, y que ya en 1892, había presentado un magnífico estudio con el título de «Memoria sobre las causas de las inundaciones de Valparaíso y medios de evitarlas».

El señor Casanova, era autor, como se recordará, de un proyecto de obras marítimas en Valparaíso, presentado en 1898; pero ya antes había estudiado también otro proyecto que no se atrevió a recomendar por su excesivo costo. Y ahora veía que el gobierno embarcábase en un gasto mayor y veía, por otro lado, que muchas ideas del proyecto publicado en 1898, eran adoptadas por Kraus, en 1903 sin que la Comisión dejara expresa constancia de éllo.

En las generalidades de orden económico, el ingeniero chileno explayó su criterio con franqueza ruda, pero con visión clara de los hechos.

«Si Chile construye los puertos que necesitan los ramales de ferrocarriles construídos y en construcción hasta la costa — dijo — el puerto de Valparaíso solo tendrá el movimiento comercial que resulta de su zona de atracción, que será pequeña.

«Luego, en Valparaíso no debe construírse un puerto que dé abasto al movimiento comercial de medio Chile, ni debe gastarse allí sino lo necesario para satisfacer al comercio de su futura zona de atracción . . .

«Descentralizando el movimiento que impropiamente tiene acaparado el puerto de Valparaíso, podremos condensar las obras que allí se necesitan y reducir a proporciones razonables el costo de éllas, hasta hacerlas casi reproductivas, en cuanto al interés directo de los capitales invertidos, y muy productivas en cuanto al provecho indirecto que resultará para numerosas provincias que hoy yacen bajo el yugo comercial de dicho puerto». («Anales del Instituto de Ingenieros de Chile», del 15 de Febrero de 1904).

* * *

Cuando el señor Casanova hacía estos vaticinios, el Senado ya había aprobado en general, por unanimidad de 18 votos el permiso que solicitaba don Alberto Cousiño para construir y explotar un ferrocarril a vapor o de tracción eléctrica que, partiendo del puerto de Quintero, terminara y pudiera empalmar sus líneas con las del Estado en la estación de Nogales, del ferrocarril de Calera a Cabildo, o en la Estación de la Calera, del ferrocarril de Valparaíso a Santiago. El permiso también se refería a muelle, dársena y otras obras marítimas en la bahía de Quintero.

Los antecedentes de este proyecto eran en realidad mucho más antiguos; y sin la repentina muerte de don Luis Cousiño, sin duda que pronto se habría convertido en realidad el propósito de la «Compañía de Quintero», que fué ob-



La «Foyledale», encallada al oriente de la calle de Jaime, en el temporal de 1903.

jeto de una ley análoga, promulgada sobre tabla el 26 de Diciembre de 1872.

En ese año le soplaron buenos vientos a la hermosísima rada adonde llegó, cuatro siglos hace, el esforzado Alonso de Quintero, y que en los primeros tiempos de la república fué elegida por Lord Cochrane para lugar de su residencia. El 21 de Julio, salían de Valparaíso en esa dirección para practicar ejercicios y al mismo tiempo hacer estudios sobre el puerto, la «O'Higgins», la «Chacabuco», la «Esmeralda» y el «Abtao». El mando de la «O'Higgins» lo tenía el capitán de navío don Ramón Cabieses, quien llevaba de oficial de detall al teniente 1.º, don Juan José Latorre; la «Chacabuco» tenía de comandante al capitán de fragata don Enrique M. Simpson, siendo oficial de detall el teniente 1.º don Luis A. Castillo; la «Esmeralda», comandada por el capitán de fragata don Luis A. Lynch, tenía de oficial de detall al teniente 1.º don Arturo Prat y el «Abtao» estaba bajo el mando del capitán de fragata don Juan E. López, sirviendo como oficial de detall el teniente 1.º don Jorge Montt. Entre los guardiamarinas de entonces estaban don Luis A. Goñi, don Ramón Serrano Montaner, don Alberto Silva Palma, don Luis Artigas, don Arturo Wilson y otros llamados a gran notoriedad.

Si somos prolijos en la enumeración es porque entonces se convino unánimemente, entre todos los miembros de la marina, sobre las excelentes condiciones de Quintero como puerto militar. Este dictámen, por lo demás, reforzaba el juicio del ilustre contralmirante don Roberto Simpson, cuando, informando al gobierno en oficio de 27 de Junio de 1860, hablaba de Quintero como de un «cómodo y hermoso surgidero», donde había podido maniobrar con todos los buques de la escuadra, «en la estación de nortes y lluvias»; informe que se tuvo en vista para declarar a Quintero como puerto menor. (Decreto Supremo de 16 de Abril de 1866).

Estaba reservado al contralmirante don Luis Uribe, en lo más álgido de una campaña mantenida en Valparaíso contra los puertos de Quintero y San Antonio, preguntarse, para negarlo enseguida en la forma más peregrina: «*¿Es Quintero un*

puerto militar?» Veremos a su debida hora esa curiosa incidencia del año 1913, que ante todo descalificaba a Lord Cochrane!

Una vez de regreso la escuadra — que estuvo en Valparaíso el 28 de Julio para saludar con una salva de honor al pabellón peruano — el Comandante General de Marina e Intendente de Valparaíso, don Francisco Echaurren Huidobro, que había hecho el viaje embarcado en la «O'Higgins», dictó el decreto de fundación de la población de Quintero bajo el nombre de «*Puerto Cochrane*», que, sin embargo, no ha prevalecido. «Considerando — dice el decreto de 8 de Agosto de 1872 — que es un acto de verdadero progreso fundar una nueva población a orillas del mar en un lugar como Quintero, cuya situación y bahía tan próxima a Valparaíso facilita su comunicación y adelanto, lo que puede ser altamente favorable al bienestar de los habitantes, al desarrollo del comercio y al comercio en general, tanto terrestre como marítimo.. etc.».

Don Luis Cousiño había cedido graciosamente todos los sitios necesarios para objetos de beneficencia y uso público en la nueva población, como ser calles, plazas, templos, hospitales, cuarteles, escuelas, etc. El trazo de la población cuyo plano se aprobó entonces, era verdaderamente espléndido. Consultábanse 3 plazas, 11 calles y 23 avenidas; y son reflejo de la época algunos nombres de estas últimas, como ser la Avenida Ecuador, la Avenida de la República, la Avenida del Perú, la Avenida de Bolivia, «estas cuatro últimas, dice el decreto, en honor de la alianza que existe entre las repúblicas hermanas del Pacífico»; «la Avenida del Plata, en memoria de la importante inauguración del telégrafo transandino»; la Avenida Quintero, la Avenida San Martín, la Avenida Bulnes, etc. etc.

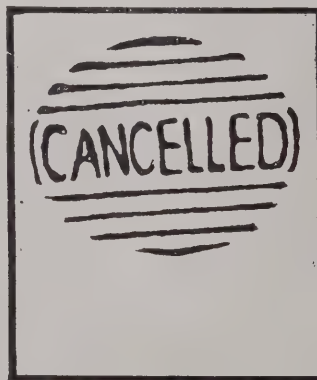
Respecto de los planos del ferrocarril, que era de trocha ancha con empalme en San Pedro, corrieron a cargo del ingeniero don Jorge Lyon, quien luego enterará noventa y cuatro años y que trabaja diariamente como Gerente de la Empresa del Agua Potable. Pero el informe definitivo de las obras del puerto de Quintero, con el ferrocarril, el abastecimiento del agua potable, las bodegas de depósito, el muelle, la dársena y el dique seco, lo preparó en Marzo de 1874 el ingeniero don Alejandro Guido de Vignau.

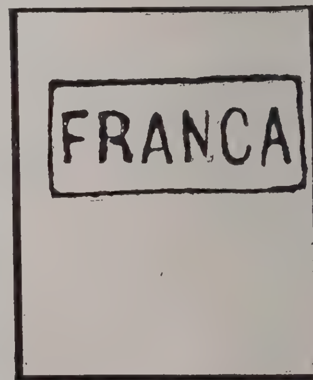
Con todo, hubo circunstancias desgraciadas que dificultaron el desarrollo del proyecto, a pesar de la brillante campaña que hizo en esos mismos días desde las columnas de «El Mercurio» el patriota y fecundísimo escritor don Benjamín Vicuña Mackenna. Quintero se veía aplaudido en toda forma: no había sino plácemes por los proyectos de Quintero.

* * *

¡Qué diferencia con la concesión moderna, hecha a don Alberto Cousiño y que no tardaría en levantar verdaderas tempestades, estimándosela como un ataque directo a Valparaíso! El fondo del asunto manteníase sin embargo el mismo,







Timbres de la antigua estafeta de Quintero, bajo el nombre de Puerto Cochrane.

sin variar un ápice. Pero todavía no llegaba el momento del cambio tan radical de criterio en la apreciación pública.

En la sesión del 14 de Enero de 1904, el Senado despachó totalmente este proyecto, esclarecido un punto que presentaba don José Tocornal. El senador de Valparaíso, llamó la atención a que era facultativo del concesionario que el Ferrocarril de Quintero empalmara en Calera o en Nogales.

«*El señor Barros Luco.* — No hay dificultad.

«*El señor Tocornal.* — Y en todas las concesiones de esta clase siempre se ha fijado la trocha de la línea. La del Ferrocarril de Santiago a Calera tiene un metro sesenta y ocho centímetros; y es natural suponer que esta línea que va a empalmar con la del Estado, tenga la misma trocha. Supongo que este es el pensamiento que habrá tenido la Comisión.

«*El señor Barros Luco.* — Si, señor, senador. Y los planos de la línea a Quintero *le dan a ésta la misma trocha de un metro sesenta y ocho centímetros*». (Sesión citada del 14 de Enero de 1904).

Véase con cuanto desconocimiento de las cosas se aseguró más tarde que solo se había hablado de la trocha de *un metro* al discutirse esta concesión.

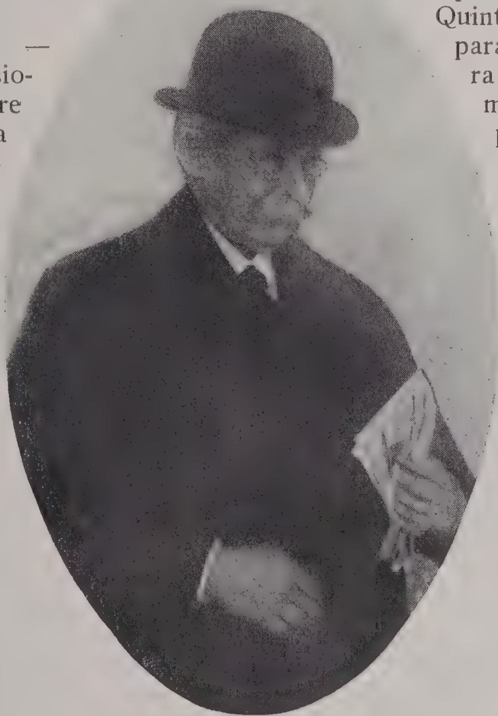
La tramitación en la Cámara de Diputados fué tan rápida como en el Senado. Unicamente el diputado don Malaquias Concha quiso preguntar al Ministro de Industria y Obras Públicas, don Anfión Muñoz, si podía o no haber, con el incremento del puerto de Quintero, algún perjuicio para el puerto de Valparaíso o para la empresa de los ferrocarriles del Estado. El Ministro respondió:

«El gobierno acepta este proyecto, porque ve que, lejos de traer perjuicios para el Estado, le acarreará beneficios... No creo que haya peligro alguno de que el mejoramiento del puerto de Quintero sea perjudicial para Valparaíso.

«Se sabe que actualmente Valparaíso está careciendo de terreno para su desenvolvimiento y Quintero sería un desahogo para Valparaíso, sería para él algo como un pulmón. Por otra parte, el proyecto consulta la idea de que esta obra quede en poder del Fisco después de un determinado número de años.

«No perjudicará tampoco a los Ferrocarriles del Estado sino que por el contrario, les ayudará en la explotación de las riquezas que estos ferrocarriles acarrean y que producen las diversas haciendas que existen en el trayecto que va a recorrer...

«Creo pues, que lejos de poner dificultades a obras de esta naturaleza, deberíamos impulsarlas y ojalá que hubiera muchos industriales patriotas que quisieran multiplicarlas en el país». (Sesión del 11 de Junio de 1904).



El ingeniero don Jorge Lyon, que hizo los primeros estudios del ferrocarril a Quintero, en 1870.
El señor Lyon, actual gerente de la Empresa del Agua Potable, cumplirá luego noventa y cuatro años.

Con estas declaraciones del Ministro, el proyecto pasó por unanimidad. Solamente se introdujo una pequeña modificación en el proyecto del Senado; y cuando volvió a la Cámara, el honorable diputado por Valparaíso señor Richard Fontecilla, pidió que no se insistiera en esa pequeña modificación, a fin de que el

proyecto se despachara sin más demora. Así se hizo y la ley fué promulgada el 22 de Julio.

Recuérdense estas circunstancias cuando nuevamente tengamos que referirnos a la concesión del Ferrocarril y Puerto de Quintero, en cuyos ataques se envolvió al Puerto de San Antonio.

Hay también la circunstancia curiosa de que «El Mercurio» censuró duramente a los diputados que ponían *peros* a la concesión del ferrocarril de Quintero, gestionado por don Alberto Cousiño.

«Se ha alegado — dijo «El Mercurio» — que aquel ferrocarril vendría a abrir al lado de Valparaíso un «nuevo» puerto que quitaría a nuestra primera factoría comercial el predominio que tiene sobre los puertos de la zona central de la República.

«*Esta razón es de la más vulgar mala fe*. Un hecho conocido de todos es que el puerto de Quintero desde mucho tiempo sirve a los intereses de gran parte de los agricultores de Aconcagua y Valparaíso, sin que por esto haya arrancado a nuestro primer puerto la preponderancia que tiene conseguida naturalmente, por sus condiciones topográficas y administrativas.

«Este es el gran argumento. En cualquier país del globo aquel empresario habría encontrado toda clase de facilidades. Aquí se le oponen todas las dificultades posibles».

Esto que decía «El Mercurio» del 1.º de Febrero de 1904, se encontraría más tarde confirmado por actitudes bien distintas del mismo diario. Y mucho de lo que se dijo sobre Quintero, le era aplicable a San Antonio, llamado a servir eficazmente en el movimiento comercial del país, según lo creyó — ya por entonces — el presidente don Ambrosio O'Higgins en la primavera de 1790, al recorrer toda la costa del sur, desde Valparaíso hasta la desembocadura del río Maipo, examinando todas las caletas y estudiando las condiciones industriales de sus habitantes.

* * *

Habilitado como puerto menor desde los primeros tiempos de la república, en 1844 el diputado don Bernardo José de Toro, presentó un proyecto de ley en el sentido de que se declararan de utilidad pública los terrenos necesarios para formar allí una buena población. Fundamentando el proyecto, decía:

«Bien comprendió el Ejecutivo que uno de los medios más positivos de protección a un país esencialmente agrícola, *era proporcionarle canales de exportación a sus productos naturales, y en este sentido* se dictó la ley que declaró puertos menores habilitados, los de Papudo y San Antonio de las Bodegas».

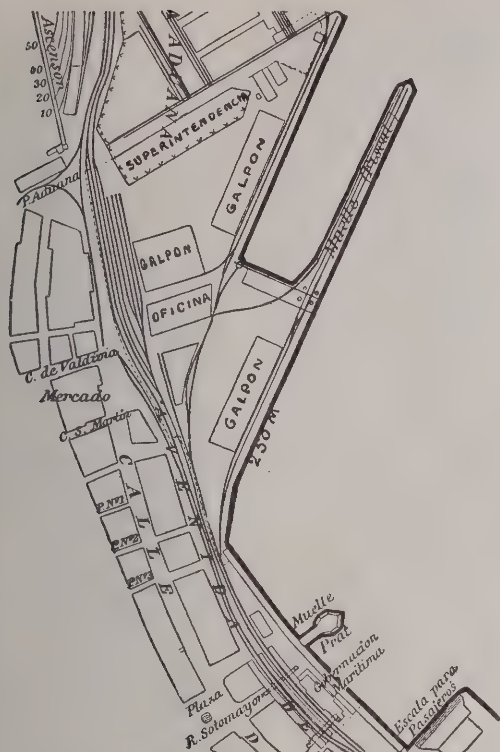
Necesitábase, pues, secundar eficazmente el propósito gubernativo, lo cual fué informado favorablemente por la Comisión de Hacienda, constituída por don José Victorino Lastarria, don Antonio Varas y don Pedro Francisco Lira. (Sesión de la Cámara de Diputados, del 30 de Agosto de 1844).

A este mismo año, corresponde en Valparaíso una iniciativa laudable, con un proyecto de los regidores señores Lynch y Santa María, «dirigido a pedir que el Supremo Gobierno autorice a la Municipalidad para que construya, o bien por contratas con particulares o bien con sus rentas, *uno o más muelles cómodos y decentes para el embarque y desembarque de mercaderías y personas*, cediendo al mismo tiempo el derecho que se establezca, que constituirá en adelante uno de los ramos de propios de esta ciudad». (Sesión del Cabildo, de 31 de Mayo de 1844).

Pero el Gobierno contestó que estas rentas no podían enajenarse sin expresa autorización del Congreso y que para pedirla era necesario aguardar el período ordinario de sus sesiones y estar en posesión de antecedentes que desde luego se procurarían reunir.

Desgraciadamente, no se tuvo persistencia en este sano propósito. Y muchos años más tarde, producíase una determinación que es el polo opuesto de la ya conocida.

Fué a raíz del gran temporal del 11 de Junio de 1886, que ocasionó, entre otros desastres, el naufrágio de la barca «Pondichiery» y del vapor «Guaycurú». En la barca «Pondichiery», que vino



Trazado de una sección del proyecto Kraus, que conservaba el antiguo Muelle Fiscal, prolongándolo, y el Muelle Prat, que era un embarcadero magnífico.

a estrellarse frente al fuerte Andes, hubo trece ahogados, incluso su capitán E. Valk, alemán, con su esposa también alemana y 3 hijos, uno de éstos de nueve meses. Según las declaraciones, el capitán Valk, estaba de pie sobre la cubierta, dirigiendo la maniobra, cuando fué barrido por una ola y sepultado en el mar.

El vapor «Guaycurú», no tuvo víctimas, gracias a que había un pedazo de playa donde vararse, frente al fuerte de Valparaíso, entre las calles de Freire y General Cruz. La tripulación tiró un cable que fué cogido por los vecinos que acudieron a ese sitio al sentir la campana y los pitos de a bordo.

Tres días después producíase este incidente en la Municipalidad, según el acta:

«El señor Chaigneau recuerda las desgracias acaecidas en la bahía, con motivo del último temporal que ha venido a poner de manifiesto *los inconvenientes del malecón que construye el Fisco y que la Municipalidad debiera impedir, mientras no se tome alguna medida de seguridad para mejorar el puerto, pues, se comprende fácilmente que si se estrella alguna nave contra el malecón, será imposible salvar a sus tripulantes.*

«S. S. cree que sería fácil hacer la defensa del puerto, gastando unos veinte o treinta millones de pesos que podrían ser reproductivos. Persistiendo en esta idea, hace indicación para que la Municipalidad acuerde mil pesos al ingeniero que presente el mejor proyecto para mejorar el puerto.

«El señor Intendente, (don Domingo de Toro Herrera) considera, como el señor regidor, que ya se hace urgente la necesidad de mejorar el puerto, dando a su bahía condiciones de seguridad. Estas ideas, que han preocupado a todos los gobernantes, desde los españoles, no las cree de tan difícil realización como a primera vista parece, y a fin de tener alguna base sobre el particular, pide al señor regidor que estudie y presente algún proyecto en el sentido que indica.

«El señor Romero Silva, cree que traer a la sala cuestiones de esta especie, es manifestar que se olvidan por completo las disposiciones de nuestro Código Civil».

Considera este regidor que será muy laudable el propósito que manifiesta su colega el señor Chaigneau; pero que el estudio de estos proyectos, no corresponden a las municipalidades. «*Por su parte no puede menos de protestar que se traigan al seno de la sala discusiones de esta naturaleza y pide que de ello se deje constancia en el acta*». (Sesión municipal, del 14 de Junio de 1886).

¡Sí que es un criterio! Lo que es la municipalidad porteña de 1834, hasta fundó una Escuela Náutica, «para dar a la nación en muy breve tiempo ciudadanos capaces del desempeño de la Marina de Guerra y Mercante», como lo dijo el primer Alcalde don José Matías López al comunicar tan fausto suceso al Supremo Gobierno. En «La Unión» del 23 de Diciembre de 1923, con el auxilio de documentos inéditos del Cabildo, hicimos un recuerdo

histórico bajo este título: «La Escuela Naval y las iniciativas municipales de otra época».

Si en aquellos años hubiese sido regidor el señor Romero Silva, ¡cuánto más enérgica no habría sido de seguro, su protesta! Porque hay que ver lo que significa el oponerse a la discusión misma de los intereses tan descuidados del puerto . . .

Semejante mentalidad no experimentó variación alguna, cuando sobrevinieron tantos otros desastres. El 14 de Junio de 1888, en medio de un récio temporal, se vino a la playa la goleta «Elisa», que se hizo pedazos frente a la calle de San Ignacio. En los trabajos del salvamento fué célebre la hazaña de uno de los guardavías del ferrocarril, José Santos Lagos, que montado en un brioso caballo y borneando un lazo, se precipitó mar adentro como quien va por suelo firme a dar una carga de caballería . . . Y el 6 de Agosto del mismo año, se perdían en la rada la barca «Marta» y los vapores «Adela», «Cristina Navarro», «Máximo», «Succés», «Etoile du Sud», «Cambriand», «Gletilt» y «Juan Fernández», De la «Cambriand» perecieron catorce hombres y de la «Etoile du Sud», seis hombres. La «Glentilt» se varó frente a la caleta de Jaime.

Al año siguiente, a consecuencia del temporal desencadenado el 8 de Mayo, hubo innumerables averías que fueron verdaderos dramas marítimos, y al producirse una colisión entre las barcas «Siro» y «Tenly Castler», se fué a pique la primera, volcándose un bote de cuatro tripulantes, de los que ya se creían a salvo.

Finalmente llegamos al año trágico de la revolución, porque necesitamos recoger una observación de gran valía, aplicable al criterio que predomina ahora en las obras marítimas. El 6 de Julio de 1891, empezaba un temporal que duró dos días. Entre los buques que se fueron a pique o encallaron en la costa, figuran «Muriel», «Mangalore», «Aino», «Amelia», «Balbina C.», «Esperanza», «John Castle» y «Paquete del Maule». Poco más tarde, el vice-cónsul de Chile en Glasgow transmitía lo que unos armadores de esa ciudad informaban sobre el primero de los buques nombrados:

«*El capitán del «Muriel» dijo que las principales averías que sufrió su buque, no fueron causadas por la gran marejada proveniente de mar afuera, sino por el fuerte rechazo de las olas en el muelle o los malecones*».

En vez de estudiar ya por entonces estos fenómenos, y marcarse la política necesaria para que la bahía no empeorara en sus condiciones naturales, un diario de Valparaíso comentaba con suma despreocupación, la circunstancia de que de los buques varados en los malecones, no quedaban sino ya pequeñas astillas, «que muy pronto también desaparecerán, recogidas por una inumerable cantidad de hombres, niños y mujeres, que acuden a toda hora a buscar leña, que harto la necesitan».

«Es verdaderamente admirable — agrega el suelto de crónica — cómo en tan pocos días han hecho completamente pedazos esos enormes buques. *De manera, pues, que si han perdido las Compañías de Seguros, en cambio los pobres han ganado con el naufrágio de los buques, cuyos nombres hemos dado ya a conocer*». («El Comercio» de Valparaíso, del 11 de Julio de 1891).

¡Hay que darle un Dios te guarde al filantrópico cronista! ¿Pero de qué admirarse, cuando también se volvió a sostener como doctrina *que la Municipalidad no tenía nada que ver en asuntos marítimos y no debía inmiscuirse en ellos . . .* ? La flema que se gastaba no pudo menos de censurarla — esto ocurría en 1892 — el entonces Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Chile en Gran Bretaña, don Agustín Ross.

«*Si la Municipalidad* — dijo — *no toma interés por el desarrollo del tráfico marítimo y comercio del puerto, de lo cual depende la existencia de Valparaíso como ciudad comercial, ¿para qué sirve élla?...* Es un hecho muy conocido, que en otros tiempos, cuando empezaba a desarrollarse en grande escala el tráfico comercial entre la Gran Bretaña y América, uno de los puertos de Inglaterra, que tenía más movimiento con el Nuevo Mundo era Bristol, que por su posición geográfica se

hallaba naturalmente favorecido para este caso. Pero sucedió, que los habitantes de Bristol, confiando en esta circunstancia, obraron con desidia e indolencia y no cuidaron como era debido de mejorar su puerto y desarrollar su comercio. Liverpool, aunque colocado en una posición natural inferior, debido a la energía y al espíritu emprendedor de sus habitantes, logró adelantar más que Bristol y dejarlo atrás, sin que hasta la fecha haya podido reponerse de este golpe y en la actualidad ocupa una posición muy inferior en el comercio internacional . . . (Hoy día la población de la ciudad de Bristol, es de 375,000 habitantes, mientras que Liverpool, tiene 800,000).

«*Si los habitantes de Valparaíso no despiertan de su sueño y se hacen cargo de su situación, el puerto, como centro comercial, perderá muy probablemente su preponderancia en la costa de Chile . . .*». («Memoria sobre las relaciones comerciales entre Chile y la Gran Bretaña», impresa en Londres en Abril de 1892).

Transcribimos en primer término este testimonio de una personalidad de saber tan profundo como vasto, verdadera autoridad en materías económicas, porque don Agustín Ross, que mantiene la lucidéz de su talento a los ochenta y dos años de vida, sigue aún interesándose por estos mismos problemas y se sirvió estimularnos bondadosamente por los puntos de vista generales que habíamos adoptado en los artículos de «La Unión» para examinar el problema portuario de Valparaíso, ya tan complejo.

* * *

Volviendo al informe de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados, a que nos referimos más arriba, ello sirvió de antecedente a la ley del 21 de Noviembre de 1846, por la cual se dispuso que en todos los puertos menores habilitados, se levantasen poblaciones, declarando de utilidad pública los terrenos indispensables para ese objeto. Enseguida vino el decreto de 14 de Enero de 1850, especial para San Antonio.

El decreto recordado dice en su preámbulo que San Antonio de las Bodegas es *uno de los puertos más importantes por las facilidades que presta a la exportación de productos nacionales*; y en la parte dispositiva ordena al director del cuerpo de ingenieros civiles, haga transladarse a uno de sus subalternos para que levante un plano circunstanciado y que distribuya los sitios, teniendo presente que el objeto principal de ellos es construir bodegas de depósitos.

En estas faenas acrecentadas de la exportación de cereales, continuó San Antonio, hasta que le dió nueva vida la «*Sociedad de las Bodegas*», constituída en 1873 por los señores Lauro Barros, Melchor Concha y Toro, Emilio Concha y Toro, Pedro José Barros, Vicente Balmaceda, Francisco Subercaseaux Vicuña, Enrique De Putron, Manuel Egidio Ballesteros, Donato Morel, Joaquín Díaz B. y Ramón Eyzaguirre. La Sociedad construyó luego muelles y bodegas. «Asimismo — decían sus estatutos — se extenderá el negocio a la compra y venta, por cuenta propia y ajena, de trigo, cebada, y otros frutos del país que llegan a depósito en dichas bodegas».

* * *

Al año siguiente se verificó la visita a la provincia de Santiago por ese funcionario de númen inspirado y de voluntad gigante, que fué el Intendente don Benjamín Vicuña Mackenna. Y citaremos especialmente esa visita de 1874, porque ya por entonces quedaron en realidad delineadas las obras de puerto que vinieron a recibirse en 1916.

Así como Vicuña Mackenna se preocupó grandemente en el porvenir reservado a Quintero, así también tiró las líneas capitales del puerto de San Antonio de las Bodegas o Puerto Viejo, según solía llamársele para distinguirlo de una caleta del lado que se llamó Puerto Nuevo.

«Puerto Viejo — escribe Vicuña Mackenna — es susceptible de una gran mejora *que daría por resultado hacer de él un fondeadero superior al de Valparaíso.* Completamente cerrado, como se halla al norte por la naturaleza misma, no habría sino que construír un gran malecón desde la playa mar adentro, para impedir

los vientos del sur, y la formación de una barra con las arenas que va empujando la corriente de Humboldt, sumamente fuerte y visible en San Antonio. De esta manera quedaría formada una dársena mitad natural, mitad artificial, donde las aguas apenas se moverían. Esta obra que en un tiempo estuvo en el pensamiento del directorio del ferrocarril del sur, cuando se habló de hacer un ramal desde Nos a este puerto, ha sido calculada por el marino inglés Mr. Packingan en $ 500,000, el mismo que había estudiado una a una todas las caletas, desde nuestro puerto principal al del Tomé y que ocupado de día en San Antonio se íba en su bote a ocho remos a dormir en Valparaíso». («La visita de la provincia de Santiago», pág. 77).

La visita de Vicuña Mackenna a San Antonio en 1874, dió muy buenos resultados para el progreso de la localidad. Pero es preferible que terminemos este capítulo con una referencia más sobre aquel pensamiento que tuvo, aunque sin auxilio de planos, el directorio del Ferrocarril del Sur. La Sociedad Anónima de este nombre se formalizó en 1855, «con el objeto de construir y gozar de los productos de un ferrocarril desde Santiago hasta el río Maule, pasando por las poblaciones Rancagua, Rengo, San Fernando, Curicó, Molina y Talca».

Al inaugurarse en 1863 el ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, la locomotora corría hasta San Fernando; y ya por entonces el Directorio del Ferrocarril del Sur, sostuvo que una sola salida era ineficaz y que había necesidad de otra con trayecto más corto y con explotación no tan gravosa. Y puesto que Nos y San Antonio resultaban colocados frente a frente en un mismo paralelo, se habló de la ventaja de ese nuevo trayecto, que no tenía *cien kilómetros*.

«La configuración de nuestro territorio, la posición de nuestros principales pueblos y la naturaleza misma nos están mostrando los trabajos que debemos emprender para poner en comunicación los principales centros productivos». Tal decía en 1864 el Directorio del Ferrocarril del Sur.

No debe sorprendernos que el proyecto no pasara adelante, cuando tantos años después, un vecino de Valparaíso, don Gustavo A. Oehninger, no pudo conseguir que se le despachara o que se le estudiara siquiera el proyecto para un ferrocarril de Rancagua a San Antonio. La solucitud del señor Oehninger, fechada en Valparaíso el 18 de Junio de 1894, se acompañaba con los planos de la obra. Allí está el trazado de las Cabras a San Antonio, como también están las mejoras proyectadas en este puerto. Decía el peticionario que la región de Rancagua a San Antonio era la más fértil de toda la república, de manera que la garantía solicitada venía a ser nominal. Y refiriéndose al movimiento de San Antonio, agregaba que en los dos primeros meses de 1894 y con los medios tan rudimentarios de los transportes, «se embarcó trescientas mil fanegas de trigo y se mandó igual cantidad por Melipilla y Peumo».

Hasta como medio de remediar una crisis económica que se dejaba sentir, recomendaba su proyecto desde Valparaíso — y sin merecer ningún anatema — el empeñoso y progresista don Gustavo A. Oehninger. Más adelante veremos la forma en que vino a considerarse el ferrocarril de las Cabras a San Antonio.



III.

El Mensaje del Ejecutivo sobre el proyecto de don Jacobo Kraus para el mejoramiento del puerto de Valparaíso y la discusión que se inicia en la Cámara.—Impugnaciones del honorable diputado don Francisco Rivas Vicuña.—Lo que contesta el Ministro de Hacienda don Maximiliano Ibañez, actual Ministro del Interior.—Tercia en el debate el diputado por Melipilla don Emiliano Figueroa Larraín, actual presidente de la República.—Un discurso elocuente en favor del puerto de San Antonio.—Nuevas declaraciones del Ministro de Hacienda señor Ibañez.—El proyecto Kraus sufre un rudo golpe.—Una transacción propuesta por el diputado señor Angel Guarello, actual Ministro de Vías y Obras Públicas.—De nuevo el puerto de San Antonio y el contraproyecto presentado por el señor Figueroa L., don Emiliano.—La votación que se produjo el 11 de Julio de 1904.—Una victoria para el puerto de San Antonio.—Comentarios de la prensa porteña.—El agradecimiento de un representante de Valparaíso.

Después de todos los cuidadosos preliminares que ya dimos a conocer, prodújose el Mensaje del Ejecutivo, de fecha 13 de Enero de 1904, en que se sometían a la aprobación del Congreso las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso, de acuerdo con los planos y especificaciones del ingeniero don Jacobo Kraus. Firman el mensaje en que se hace la relación del proyecto, el Presidente de la República don Germán Riesco y el Ministro de Hacienda don Miguel Cruchaga Tocornal.

Ya dijimos en qué consistían las obras de mejoramiento en aquel proyecto que se estimaba completo y definitivo y que no tardaríamos en abandonarlo del todo. Y apenas enviado el mensaje, vino lo que se llamó la presentación del pueblo de Valparaíso al Soberano Congreso, precisamente para pedir el pronto despacho del proyecto Kraus. La presentación antedicha firmábanla todo el comercio, los jefes de la Armada, los ingenieros, los Bancos, la Municipalidad, etc. y se repetía que, «*efectivamente nos encontrábamos en presencia de un proyecto completo y definitivo*». Y el presupuesto global no alcanzaba a *treinta y cinco millones de pesos de 18 d.* Solo el molo actual, cuando esté concluído hasta los mil trescientos metros que se piden, costará mucho más! Después, según los técnicos sapientes, se necesitará un segundo molo de otros mil trescientos metros que le salga al encuentro al primero! Y la conclusión es que, — lo dicen nuevos técnicos, — ni aún así quedarían arregladas las cosas!

Después de reiterar una entusiasta y caloroso voto al mensaje del Ejecutivo, por el exelso beneficio que íba a recibir Valparaíso, la presentación del 20 de Enero de 1904 muestra un derrotero que se ha perdido aquí del todo, mediante la obsesión del puerto de San Antonio:

«Construído el ferrocarril transandino por el Juncal, Valparaíso podrá ofrecer un puerto de tránsito seguro y barato al comercio e industrias de las provincias mediterráneas de la República Argentina, que podrán así evitar las elevadas tarifas de las vías férreas existentes entre Buenos Aires, Mendoza, San Juan, Salta, etc.».

* * *

A pesar de todo, no se produjo ninguna manifestación de parte del nuevo Ministro de Hacienda don Ramón Santelices; si bien se refirieron al mensaje en diversas incidencias, el Presidente de la Cámara y diputado por Valparaíso, don Emilio Bello Codecido; el diputado por Melipilla don Miguel Cruchaga Tocornal y los señores Malaquías Concha, José

Agustín Verdugo, Ascanio Bascuñán Santa María y Roberto Meeks.

Iniciadas las sesiones ordinarias, el diputado por Valparaíso señor don Angel Guarello, actual Ministro de Vías y Obras Públicas, formuló indicación para que la Cámara empezara a discutir desde luego el proyecto sobre mejoramiento del puerto de Valparaíso. Y como el asunto no avanzaba un paso, el señor Richard Fontecilla, otro representante de Valparaíso, reiteró la misma indicación; pero fué deshechada por veinticuatro votos contra doce, absteniéndose de votar dos señores diputados. (Sesión del 25 de Junio de 1904).

Con todo, en la sesión del 4 de Julio se dió cuenta del informe de la Comisión de Hacienda recaído en el Mensaje del Ejecutivo. Decía la Comisión *que no se consideraba autorizada para emitir opinión acerca del proyecto desde el punto de vista técnico*; «sin embargo — añadía — la mayoría de élla, en vista de la reputación adquirida por su autor, el ingeniero señor Kraus, Director de la Escuela Politécnica de Holanda y constructor del Dique de Talcahuano; de la confianza que el Gobierno ha depositado en él, y del apoyo entusiasta que le han prestado nuestros más reputados ingenieros como los señores Lyon, Bertrand, Bascuñán, etc., confía también en la bondad científica del proyecto». Firman el informe los señores Guillermo Plummer, Miguel Cruchaga, Javier A. Figueroa, Enrique A. Rodríguez y Darío Urzúa.

Terciando desde el primer momento en la discusión, el honorable diputado don Francisco Rivas Vicuña, pidió explicaciones que en realidad no se le dieron por el nuevo Ministro de Hacienda don Maximiliano Ibáñez, actual Ministro del Interior.

«La obra del ingeniero señor Kraus está dividida en dos o tres partes, — dijo el señor Rivas Vicuña.

«¿Se puede desglosar una de estas partes, como lo piensan dos de los miembros de la Comisión? Si bien su Señoría no es técnico, debe saber y conocer ésto, especialmente en la parte comercial de este vasto proyecto que, puede decirse, ha tomado de sorpresa a toda la Cámara, porque nadie podía imaginarse que se íba a interrumpir de pronto una interpelación para discutir un proyecto de esta clase.

«Lo único que yo pido es que, personas autorizadas, ya sean los miembros de la Comisión, ya sea el señor Ministro de Hacienda, nos impongan del plan general de la obra; de cómo se construirá ésta; si la obra, siguiendo en absoluto el proyecto Kraus, se realizará totalmente o si admite división para los efectos de su construcción parcial.

«¿Han sido en éstos cálculos tomadas en cuenta tan solo las necesidades actuales o lo ha sido también el desarrollo futuro del puerto de Valparaíso? ¿Puede realizarse por partes el proyecto del señor Kraus o hay necesidad de construír toda la obra? Sobre estos particulares pido que nos ilustre el señor Ministro de Hacienda».

El honorable Ministro interrogado, observó por toda respuesta:

«*Este punto ha sido materia de apreciaciones diversas. La opinión mía es ésta: pienso que conviene que el proyecto elaborado por el señor Kraus, es una obra completa, y que debe ejecutarse íntegramente*».

Un poco sibilina era la respuesta. En la sesión del día siguiente terció el honorable diputado por Melipilla don Emiliano Figueroa Larrain, actual Presidente de la República.

Sostuvo el señor Figueroa don Emiliano, que el proyecto Kraus consultaba obras muy superiores a las que eran de necesidad en Valparaíso y que, invirtiendo capitales tan enormes, lejos de abaratar el embarque y desembarque, lo elevarían fuertemente, «ya que esos capitales exigen intereses que deben ser pagados por el comercio».

Hizo enseguida una demostración clara, tomando por base el movimiento comercial de Valparaíso — un millón de toneladas — y el costo de las obras por treinta y cinco millones de pesos oro de 18 d. Resultado: con las nuevas obras el porteo tendría que recargarse en más de un cincuenta por ciento!

«Arguyen los defensores del proyecto — continuó don Emiliano Figueroa —

que es necesario contemplar el aumento en el movimiento comercial; *pero no todos creen en ese aumento; y personas que se dedican a estos estudios, abrigan la convicción que ese movimiento tendrá que disminuir por razones naturales*».

¡Había sonado la hora de presentar con más fijeza, en el Congreso las aspiraciones del puerto de San Antonio!

«Las leyes económicas — expuso el señor Figueroa Larraín — tienen forzosamente que arrastrarnos a buscar las salidas más cortas y menos trabajosas al mar, aprovechando la envidiable configuración del país, y la formación de nuevos puertos se impone de una manera ineludible, a despecho de los que quisieran llevar a Valparaíso todo lo que el país produce para exportar y traer por allí todo lo que el país necesita consumir. A satisfacer los deseos de estas personas tiende la realización del proyecto en debate.

«Hemos oído sostener en esta Cámara, a propósito del ferrocarril a Quintero, y en el Senado con motivo del ferrocarril a San Antonio, que estas obras no debieran construirse porque van a hacer competencia a Valparaíso.

«La verdad, señor presidente, que parece increíble que tales argumentaciones se hagan; ellas corren parejas con aquél que se oponía a que se hiciera ferrocarril porque no sabría qué hacerse con sus bueyes y carretas.



El Muelle de Valparaíso en 1832, tomado con una cámara obscura por Charles C. Wood.

«Y si así raciocinan ahora los que quieren hacer de Valparaíso un resumidero universal, ¿qué no dirían después de haber invertido en ese puerto treinta y cinco millones de pesos? redoblarían sus esfuerzos para cerrar al comercio toda obra vía que no fuera la de Valparaíso.

«Esto hace que los que creen que Chile no debe tener un puerto sólo sino todos los que necesite, impuestos por el mejor, más rápido y económico servicio, miren con recelo la magnitud de esta obra, desproporcionada a las necesidades reales y que dará más tarde argumentos aparentes a los monopolizadores.

«No es posible admitir que por beneficiar a un puerto se obligue a llevar hasta allí la carga de todo el centro de Chile, siendo que tienen salidas más fáciles y económicas por puntos que con un gasto insignificante quedarían en espléndidas condiciones.

«No se concibe que el Congreso imponga contribuciones extraordinarias, que tal importa la obligación de ir a Valparaíso, con enorme recargo, a un número considerable de habitantes en beneficio de unos pocos.

«Que se hagan en buena hora en el puerto de Valparaíso las obras necesarias para dejarlo en condiciones de tal; pero no en condiciones que exijan el monopolio para evitar el fracaso.

«Con lo que se consulta de exceso en el proyecto que se discute habría para concluir el ferrocarril de Melipilla a San Antonio, hacer el ramal de Hospital a Talagante y dejar el puerto de San Antonio en espléndidas condiciones de embarque y desembarque, tan buenas como las que obtendría Valparaíso después de las obras proyectadas». (Sesión del 5 de Julio de 1904).

* * *

El Ministro de Hacienda, don Maximiliano Ibáñez, actual Ministro del Interior, dijo a raíz de este discurso del actual Presidente de la República, don Emiliano Figueroa Larraín:

«En realidad, señor presidente, las observaciones del honorable diputado que deja la palabra, no van en contra de la aprobación en general del proyecto...»

Respecto de que no convenía realizar la totalidad de las obras del proyecto Kraus, observó el Ministro de Hacienda:

«En cuanto a esta idea, en la discusión particular habrá oportunidad de pronunciarse sobre si se llevan a ejecución todas las obras, *o si se faculta al Ejecutivo para ejecutar solo algunas de éstas.* Con respecto a la cuestión tarifas digo otro tanto a su señoría».

Oídas estas declaraciones, no hubo inconveniente para dar por aprobado en general el proyecto (5 de Julio de 1904), entrando en el acto en la discusión particular, que había de reservarnos grandes sorpresas.

El honorable diputado don Francisco Rivas Vicuña llamó la atención hacia el criterio del ingeniero señor Kraus, que atribuía al puerto de Valparaíso, como zona de atracción comercial interna, las provincias de Valparaíso, Santiago, O'Higgins, Colchagua, Curicó, Talca, Linares y Maule.

«Como se ve — prosiguió — ha habido en la preparación de los datos para determinar la capacidad del puerto de Valparaíso un olvido lamentable.

«Si mis honorables colegas piensan un poco en la situación que se va a crear con la construcción de nuevos ramales a la costa, verán que es necesario modificar grandemente estos datos.

«Todas las provincias del norte tienen sus puertos propios.

«Las provincias de Valparaíso y Aconcagua tienen por puerto a Valparaíso. Pero es necesario no olvidar que cuando esté terminado el ramal a San Antonio, las provincias de Santiago y O'Higgins tendrán por puerto a San Antonio, y que la construcción del ramal a Pichilemu hará que éste sea el puerto de Curicó y de Colchagua.

«Más al sur tenemos a Talcahuano, y por último a Valdivia, Carahue y Puerto Montt.

«De modo, señor presidente, que desde este punto de vista, Chile está favorecido por la naturaleza. Bien vale la pena estudiar con calma y en detalle este problema económico que ahora se nos presenta».

Terminó así el señor Rivas Vicuña:

«Facultemos por ahora al Gobierno para que emprenda desde luego, una parte de la obra estudiada, la que baste para satisfacer las necesidades actuales del puerto, que con el tiempo, si un mayor desarrollo comercial se produce, decretaremos, ya de una manera evidentemente justificada, la construcción total de la dársena. Mientras tanto no conviene exponer los dineros nacionales en cantidades subidas en una obra que puede después resultar innecesaria en parte.

«Y antes de abandonar este punto de la cuestión, quiero hacer mía la insinuación del honorable diputado por Melipilla acerca de las grandes economías que importaría la habilitación del puerto de San Antonio».

Al día siguiente continuó haciendo uso de la palabra el señor Rivas Vicuña para discutir otros datos cardinales del proyecto Kraus. Y se sostuvo que en vez de la construcción de un puerto colosal, deberíamos tener varios puertos abrigados, «*si fuera posible, uno en cada extremo de los ramales que unen la costa con la red central de ferrocarriles*». Citóse, por último, la opinión del ingeniero don Enrique Vergara Montt, quien decía que el movimiento de entradas y salidas que entonces se efectuaba por Valparaíso «*y que haría San Antonio, si se prolongara hasta allí el ferrocarril de Melipilla*», era más o menos de trescientas mil toneladas. Nada de esto se había considerado en los estudios del señor Kraus.

Visto el giro que tomaba la discusión del mensaje del Ejecutivo, el honorable diputado don Emiliano Figueroa Larraín, presentó en esa misma sesión un contraproyecto, cuyas disposiciones esenciales eran dos. Por la primera vez se autorizaba al Presidente de la República para que contratase, a precio alzado y en propuestas públicas, las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso, tomando como base los estudios del ingeniero don Jacobo Kraus, *y no pudiendo exceder el costo de la suma de veinte millones de pesos*.

El artículo 2.º era así: «Autorízase igualmente al Presidente de la República para que contrate, a precio alzado, la construcción de los ferrocarriles de Hospital a Talagante, de Puangue a San Antonio *y el arreglo del puerto de San Antonio*, en conformidad a los estudios practicados, no pudiendo exceder el costo de la suma de doce millones de pesos».

Es lo cierto que ninguno de los defensores del proyecto Kraus estaba a la altura de sus impugnadores. En las sesiones siguientes, continuó el señor Rivas Vicuña, analizando el proyecto en sus otros artículos, sin exceptuar la forma de pago. Por fin observó el Ministro de Hacienda señor Ibáñez, contestándole:

«Su señoría dice, con razón a mí juicio, que no es necesario hacer totalmente las obras de Valparaíso; que no disminuiría y aún sería mucho mayor el movimiento comercial, aunque no se ejecutaran todas las obras proyectadas por el señor Kraus. En esto encuentro razón a su señoría, porque bien podría haber motivos que aconsejaran al Estado, en la actual situación del Erario Nacional, a no ir por el momento a la realización total de las obras proyectadas por el señor Kraus, a dejar para más tarde la ejecución de algunas de éllas....

«*El señor Urzúa.*—Desearía oír las razones que tenga el señor Ministro para aceptar la mutilación del proyecto del señor Kraus.

«*El señor Ibañez* (Ministro de Hacienda).—Voy a satisfacer a su señoría, a pesar de que el calificativo que ha empleado no es exacto, pues aquí no se trata absolutamente de una mutilación. Lo único que he dicho es que, para el movimiento actual, y aún para un movimiento bastante mayor, del puerto de Valparaíso, no es indispensable la construcción *inmediata* — fíjese su señoría en esta expresión — la construcción inmediata, digo, de todas las obras proyectadas por el señor Kraus.

«*El señor Urzúa.*—Las razones que su señoría tiene para hacer esa modificación, son las que deseo oír.

«*El señor Ibáñez* (Ministro de Hacienda).—Son muy sencillas: el movimiento para que están calculadas todas esas obras, es de tres millones de toneladas; y siendo solo de novecientas mil toneladas el movimiento actual del puerto de Valparaíso — el promedio en varios años ha sido solo de ochocientas sesenta mil — es evidente, y no necesito dar más razones, que no es indispensable para movilizar novecientas mil toneladas, construír obras para un movimiento de tres millones».

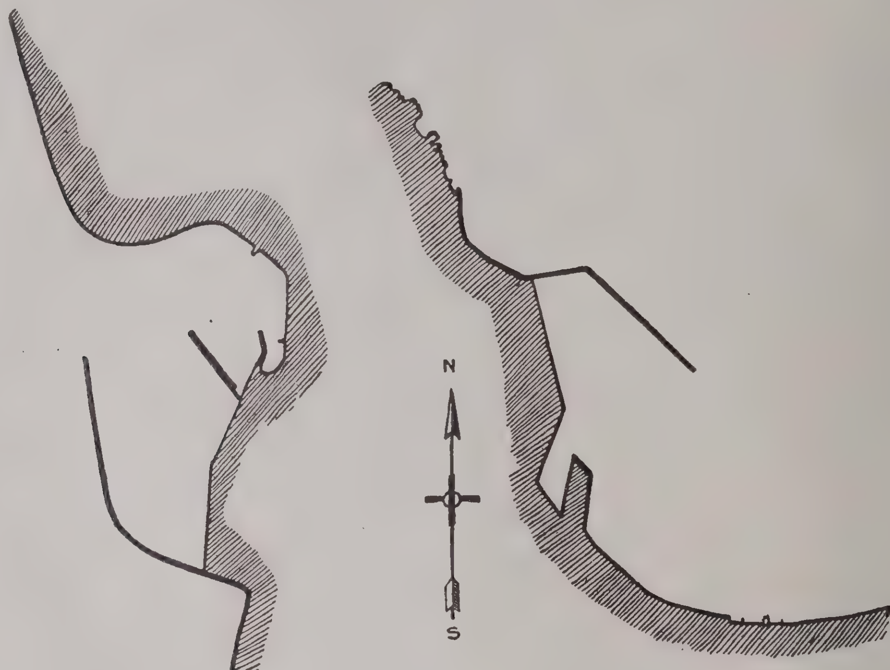
Volvió a terciar el señor Figueroa don Emiliano, para decir que era una medida inconsulta la de invertir tantos capitales en Valparaíso, «*cuando el señor Ministro reconoce que, a medida que se constru-*

yan otros puertos, tendrá que disminuir el tráfico de Valparaíso».

«¿Por qué? — sigue. ¿Por capricho del comercio? Nó; porque el comercio busca naturalmente las vías más baratas. Luego, mis ideas son perfectamente lógicas.

«Creo, por fin, que el Gobierno está

Una vez más recomendó el señor Figueroa Larraín su proposición, argumentando en primer término con la opinión del técnico don Omer Huet, quien consideraba de urgencia excepcional el ferrocarril de Santiago a San Antonio. Los productos de la zona comprendida entre



Trazado de los puertos de San Antonio y Valparaíso.

en la obligación de hacer el puerto de San Antonio, y entonces no será necesario gastar tantos millones en Valparaíso».

El honorable señor Guarello, actual Ministro de Vías y Obras Públicas, había propuesto como transacción una indicación que luego fué retirada y que era de este tenor:

«El Presidente de la República, podrá introducir modificaciones al proyecto siempre que no afecten a sus líneas generales y que esas modificaciones sean fijadas con anticipación de seis meses a lo menos a la fecha de la apertura de las propuestas».

Y tras de muchas incidencias en la discusión parlamentaria, llegó el momento de votar las diversas indicaciones formuladas.

Santiago y O'Higgins tendrían cien kilómetros menos que viniendo por Valparaíso. ¡No se contaba con la nivelación de tarifas!

«El interés de los particulares está también consultado — añadió — ya que el precio por quintal de carga será más barato que por Valparaíso. Como ve la Cámara, ésta es una razón apreciable para proteger la construcción.

«La vía que contempla el artículo de Hospital a Talagante, sería para que los productos de las provincias de Colchagua y Curicó vinieran también a San Antonio.

«Respecto al puerto, básteme decir que está perfectamente abrigado contra los vientos del norte y del noreste, es decir, abrigado contra los temporales... La dársena tendrá capacidad para cien buques,

y en el molo podrán atracar veinte. Tendríamos, pues, el puerto de San Antonio con la quinta parte del costo del de Valparaíso, con capacidad para cien buques y con las ventajas que no enuncio por ser breve, que le daría el ferrocarril que se propone en el artículo».

Votado el artículo 2.º del contraproyecto del honorable diputado don Emiliano Figueroa Larraín, obtuvo veinte votos por la afirmativa, diecinueve por la negativa y una abstención. Y repetida nominalmente la votación, resultó aprobada por veinte votos contra dieciocho, absteniéndose de votar un señor diputado.

Votaron por la afirmativa los señores:

Alemany, Julio; Astorquiza, Octavio; Balmaceda, Daniel; Carvallo Ramón, Liborio; Castillo, Alberto; Figueroa Larraín Emiliano; Flores, Marcial; Gallardo González, Manuel; González Julio, Samuel; Huneeus, Alejandro; Inzunza, Abdón; Letelier, Aníbal; Paredes, Fanor; Pinto Agüero, Guillermo; Rivas Vicuña, Francisco; Ruiz Valledor, Eduardo; Valdivieso Blanco, Jorge; Vásquez Guarda, Efraín; Vicuña S., Enrique; Zañartu, Carlos.

Votaron por la negativa en aquella sesión del 11 de Julio de 1904:

Avalos, Carlos G.; Bascuñán S. M., Ascanio; Bello, Emilio; Concha S., Carlos; Corbalán Melgarejo, Ramón; Cruz Díaz, Aníbal; Echenique, Francisco; Freire, Fernando; Guarello, Angel; Ibáñez, Maximiliano; Matus José, Tomas; Ochagavía, Silvestre; Pleiteado, Francisco; Plummer, Guillermo; Porto Seguro, Luis; Suárez Mújica, Eduardo; Urrejola, Gonzalo; Urzúa, Darío.

* * *

Conocido que fué este resultado en Valparaíso, hubo los comentarios que ya se calculan, aunque orientados en sentido diverso de los de ahora. Y así, se protestó, no contra las obras mismas del ferrocarril y puerto de San Antonio, sino de la circunstancia de que en un proyecto que tenía en mira a Valparaíso se injertaran asuntos del todo extraños.

«El Mercurio», dijo editorialmente:

«Si hay conveniencia en hacer ese ferrocarril a San Antonio y arreglar este desembarcadero, que se haga todo eso en hora buena. Un país con tan extensa costa como el nuestro, necesita muchas salidas marítimas. Que se atienda el pedido de ese vecindario de San Antonio, aun cuando hay diez puertos chilenos que merecen atención antes que ese... Pero es absurdo que por el interés de un vecindario reducido se intente perjudicar al país entero que necesita pronto el puerto de Valparaíso como una condición indispensable de su desarrollo económico.

«Porque no hay oposición entre que se haga el puerto de Valparaíso y que se emprendan esos trabajos en San Antonio o en cualquiera otra parte de la costa en que sean convenientes.

«Si Quintero, si San Antonio, si Pichilemu, si Llico, pueden servir intereses de sus respectivos vecindarios, que los sirvan y que se den facilidades para ellos y gran día será aquel en que la actividad nacional necesite todas esas salidas y efectivamente las ocupe».

Si tal fué la opinión de «El Mercurio», la opinión expresada editorialmente en «La Unión», se limitó a confiar que en el Senado se arreglaran las cosas debidamente.

«En satisfacción — dijo — de cierto número de diputados que no querían la ejecución completa del proyecto Kraus y deseaban la construcción de una dársena en San Antonio y ferrocarril a dicho puerto, quedó establecido en el proyecto aprobado que las propuestas de ejecución de las obras de Valparaíso se pedirán por el todo o por la sección o secciones que se acuerde construir.

«Lo racional — y entendemos que no sucederá otra cosa — es que el Gobierno pida propuestas para la totalidad de la obra.

«El proyecto de la dársena de San Antonio y ferrocarriles de Puangue a San Antonio y de Hospital a Talagante, que se quiso ingerir en el proyecto referente a Valparaíso, seguirá su tramitación

aparte y correrá la suerte que merezca — sabiéndose que para tales obras no existen planos ni estudios».

* * *

Así fueron las opiniones substanciales de los diarios porteños, mientras en los diarios de Santiago se encontraban perfectamente aceptables los proyectos en la forma que los había despachado la Cámara de Diputados.

No tenemos para qué recoger las otras fases de la discusión parlamentaria que terminó dos días después de la votación recordada y cuyos comentarios hemos visto. La nota final fué ésta:

«*El señor Plummer.*—Como representante de Valparaíso y a nombre de ese pueblo, doy mis agradecimientos sinceros a la Cámara por haber aprobado este proyecto. El ejemplo que acaba de dar la Cámara, autorizándo la construcción de la dársena, será imitado, sin duda; y una vez que se palpen los beneficios que traigan las obras del primer puerto de la República, *se construirán en poco tiempo otros puertos como San Antonio, Constitución, etc., que vendrán a acrecentar el comercio del país . . .*»



El antiguo Muelle Prat, de pasajeros, destruído con el avance de los malecones y reemplazado con un Embarcadero inservible.

Un representante de Valparaíso no conceptuaba como una amenaza la construcción del puerto de San Antonio, sino como un elemento que vendría a acrecentar el comercio del país. Todo esto ocurría en la sesión del 13 de Julio de 1904.



IV.

De la Cámara de Diputados al Senado.—El proyecto de las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso conforme a los planos del señor Kraus.—Lo que anticipa el honorable señor Mac Iver a modo de introducción.—El comienzo del debate.—El señor Mac Iver, dice que hay necesidad de obras de abrigo en la bahía, antes que dársenas.—El ministro de Hacienda don Maximiliano Ibañez contesta que esa idea del rompeolas debe abandonarse por razones técnicas.—El señor Kraus sostenía que emprender esas obras era en extremo peligroso.—El senador de Valparaíso don Juan José Latorre también sostiene que es un verdadero absurdo pedir el cierre de la bahía.—La aventura que estamos viendo ahora en la construcción de las obras marítimas.—Declaraciones terminantes que hace el ingeniero señor Van Hoff.—Fundado en ellas, «El Mercurio» ridiculiza las obras de carácter fantástico que propone el señor Mac-Iver.—La bahía de San Antonio.—El ministro de hacienda don Maximiliano Ibañez reconoce la necesidad del puerto de San Antonio y de algunos otros.—Dos proyectos de ferrocarril que quedan en nada.—Se autoriza el ferrocarril de Melipilla a San Antonio en la sección comprendida entre Puangue y El Sauce.—La ley promulgada sobre las obras del proyecto Kraus y el fracaso de las propuestas.—Puntos de política ferroviaria, favorables a San Antonio.

Cuando aun se discutía el proyecto Kraus en la Cámara de Diputados, el Senado pidió los antecedentes para estudiarlo, a indicación del honorable señor Mac-Iver, aunque se encontró con la desagradable sorpresa, de que los ejemplares impresos se habían repartido en su casi totalidad, entre los Bancos y casas comerciales.

«*El señor Bascuñán*. (Ministro de Guerra y Marina).—Podría enviarse uno o dos ejemplares para la Cámara; pero no hay para distribuir a todos los señores senadores.

«*El señor Mac-Iver*.—De manera que han habido para regalarlos a otros; pero no para enviar a los que deben estudiar y resolver el asunto en el Congreso.

«*El señor Bascuñán*.—Desgraciadamente, los ejemplares han sido ya repartidos. (Sesión del 12 de Julio de 1904).

Una semana más tarde, se daba cuenta del proyecto aprobado por la Cámara de Diputados y el senador de Valparaíso don Juan José Latorre pedía que pasara a Comisión para su estudio. Y como se quisiera designar día fijo para empezar la discusión, el señor Mac-Iver repuso que eso no era aceptable; «porque una indicación de esta naturaleza tiende a festinar el debate; más que a festinarlo, tiende a obligarnos a votar, sin conocimiento bastante de los antecedentes y datos indispensables... Y yo declaro que no estoy dispuesto a votar en esa forma, mucho menos cuando se trata de autorizar la inversión de treinta y cinco millones de pesos, aparentemente, y que puede ser de cincuenta o más millones».

«Todavía más — dijo el señor Mac-Iver — ahora se trata en parte del porvenir de la ciudad misma de Valparaíso. Si las obras, que se proyectan, fracasaran, ¿cuál sería la suerte de Valparaíso? ¿Volverían a emprenderse otras obras, gastando sesenta o setenta millones más? Muy difícil. *Lo natural sería buscar un puerto más benigno, probablemente en Quintero, y se sacrificaría, por lo menos, la mitad del enorme valor de la ciudad de Valparaíso*; *porque note la honorable Cámara que si están haciéndose estos estudios en Valparaíso, si deseamos el mejoramiento de este puerto, no es por el puerto mismo, sino por los intereses allí radicados, por los ciento cincuenta millones o más de pesos que hay en la ciu-*

dad. Sin esto, nadie pensaría en votar tantos millones para ejecutar esos trabajos en el puerto de Valparaíso; se votaría para hacerlos en Quintero, por ejemplo». (Sesión del 18 de Julio de 1904).

Cuando el honorable señor Mac-Iver se expresaba de este modo, la ciudad encontrábase desde la víspera bajo el imperio de una de esas calamidades periódicas que la han azotado, pero la magnitud de los perjuicios eran superiores a los del año 1900. Valparaíso, por efectos de un furioso temporal, veíase con todas sus calles convertidas en ríos o bloqueadas por el fango. Todos los cauces de la ciudad, contribuyeron a esa desgracia, arrastrando enormes cantidades de arena y lodo que los hicieron reventar y que enseguida se esparcieron por el plan. La parte alta tampoco se había librado, porque los cauces del faldeo bajaban haciendo enormes daños a sus orillas y arrebatando vidas y propiedades. A los cauces y a la lluvia, se unió la braveza del mar con las consiguientes desgracias en la bahía.

Verifícose una reunión de vecinos en la Intendencia de la Provincia, servida entonces por don Joaquín Fernández Blanco; como hubo también un meeting popular, donde, en medio de la exasperación, se hicieron los más violentos reproches al Gobierno. Cuatro días después, el 21 de Julio, se autorizaba en una ley del Gobierno la suma de trescientos mil pesos para «llevar a efecto la limpia de las calles y plazas y extracción de escombros que cubren la ciudad de Valparaíso con motivo de los últimos aluviones», socorriendo también a otros damnificados.

La catástrofe tuvo influencia innegable en la substanciación y forma del proyecto para las obras marítimas. Y así, en la sesión del 27 de Julio se dió cuenta del informe de la Comisión de Hacienda fechado el día antes, con las firmas de los senadores don Pedro Montt, don José Tocornal y don Cornelio Saavedra. Pues bien, el informe eliminaba la agregación que se había hecho en la Cámara de Diputados sobre el puerto de San Antonio y cambiaba también enteramente la redacción del artículo 1.º.

La Cámara había aprobado por unanimidad:

«Art. 1.º Autorízase al Presidente de la República, por el término de dos años, para que contrate *total o parcialmente*, a precio alzado y por propuestas públicas que deberán pedirse con un año de anticipación a lo menos, las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso, con arreglo al proyecto y planos del ingeniero don Jacobo Kraus».

En cambio, el proyecto de la Comisión del Senado y que vino a convertirse en ley, hablaba de «*la totalidad de las obras generales y complementarias* de mejoramiento del puerto de Valparaíso», y por el precio alzado de dos millones quinientas setenta mil libras esterlinas.

Cuando el senador de Valparaíso don José Tocornal pidió preferencia para tratar del proyecto, argumentando que éste estaba debidamente estudiado, el señor Mac-Iver respondió: «*La obra pública menos estudiada que hay en el país, es ésta de las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso*». Y entrando más tarde a la discusión particular, el señor Mac-Iver hizo observaciones como éstas en la sesión del 19 de Agosto de 1904:

«Yo acepto la construcción de este puerto, *a pesar de que bajo el aspecto económico no es el mejor que hay en Chile, y que, bajo el aspecto comercial, tampoco se impone la obra.*

«Es indudable que Talcahuano, que nos ahorraría dos o tres millones de pesos al año, había de tener preferencia bajo el aspecto fiscal, sobre Valparaíso. Es incuestionable que Constitución, que desarrollaría un territorio enorme y que serviría a una extensión considerable del país, económicamente, convendría mucho más hacerlo antes que Valparaíso.

«*Es incuestionable que se ahorraría mucho dinero si estableciéramos nuestro tráfico marítimo en Quintero*, y aun en Coquimbo, con un nuevo ferrocarril.

«Pero, ni en Talcahuano, ni en Constitución, ni en Quintero, ni en Coquimbo, hay ciento cincuenta a doscientos millones de pesos en valores.

«*El señor Latorre.*—Tal vez costaría eso más de trescientos millones de pesos.

«*El señor Mac-Iver.*—De manera que si se dislocara a Valparaíso, llevando el puerto a otra parte, lo probable es que se adelantaría en mucho los intereses generales del país; pero, en cambio, se perderían en Valparaíso cincuenta o cien millones de pesos; y no me parece que haya poder público alguno que tenga facultad o derecho de dañar intereses tan considerables cuando no hay razones mucho más considerables todavía para ello.

«Llego, pues, a esa conclusión: que hemos de estar de acuerdo todos en la conveniencia y necesidad de hacer el puerto de Valparaíso. Me parece también que hemos de estar de acuerdo en que debemos contemplar esta obra más que con criterio económico y financiero, con un criterio más amplio, más general, más elevado, con un criterio moral.

«De manera que lo que hay que estudiar es lo siguiente: cuáles son las obras que pueden y deben hacerse en Valparaíso, considerando nuestros recursos, las condiciones naturales de aquella rada, el desarrollo futuro de Valparaíso y el desarrollo futuro del país».

El honorable senador dió gran desarrollo a sus observaciones y tachó de incompletos y fragmentarios los estudios del ingeniero Kraus.

«¿Es esto todo lo que necesita Valparaíso? se preguntó. ¿Son estas las obras que exige el futuro desarrollo de ese puerto, las que anhelamos todos los que queremos que haya realmente un puerto en Valparaíso? Por mi parte yo digo que nó. *Yo opino que el puerto de Valparaíso debe hacerse como se hacen todos los puertos del mundo, que debe buscarse un abrigo,* que debe hacerse una bahía buena, donde hay una bahía mala. ¿Dársenas? Las dársenas son, señor, la resultante, las obras posteriores, que se hacen en los puertos después de tener abrigo».

En resumen, el señor Mac-Iver decía que, antes de pronunciarse sobre el proyecto, era forzoso *un estudio sobre la practicabilidad de un tajamar que cierre la bahía.* «Necesitamos traer — dijo — uno o más ingenieros que puedan decirnos si el tajamar es practicable o no lo es; de manera que si nos dicen que es practicable, técnica y económicamente, se hace el tajamar y no se hacen las dársenas; y si nos dicen que no es practicable, no habrá más que resignarse y yo, como cualquiera de mis honorables colegas, de los más empeñosos porque se impulse este proyecto, diré que *sí*, porque no se puede hacer otra cosa».

Enseguida habló, manifestándose en muchas partes de acuerdo con su honorable colega, el señor senador don Elías Balmaceda.

* * *

El Ministro de Hacienda, señor Maximiliano Ibáñez, actual Ministro del Interior, quiso defender al proyecto Kraus de las impugnaciones que se producían, sobre todo en aquello de que ahí se consultaban las necesidades presentes, más no las futuras del puerto de Valparaíso.

«No es natural suponer — dijo el honorable señor Ibáñez — que en el curso de largos años sea Valparaíso todavía el único puerto por donde se haga todo el comercio de la zona central del país. Es natural suponer que, en ese espacio de tiempo, ya habrán obras nuevas en otros puertos, como por ejemplo, en Viña del Mar, en Pichilemu y Constitución, lo que vendría a descargar el movimiento comercial de Valparaíso.

«*Y entre los puertos en que podrían construirse esas obras, olvidaba a San Antonio, que también está en estudio y en donde es fácil construirlas.*

«En la Cámara de Diputados se hizo, cosa curiosa, una observación contraria a la que formulaba el honorable senador. Alguien decía que no debían hacerse esas obras en la proporción que se proyectaban, porque, por la naturaleza de las cosas, habría necesidad de entrar a hacer mejoras en puertos como los de San Antonio, Pichilemu y Constitución; de manera que las necesidades de Valparaíso, en vez de aumentar, iban a disminuir. Yo, naturalmente, no acepté la observación; pero la tomé en lo que valía, *reconociendo que esas obras están destinadas a servir en parte las necesidades de nuestro*

comercio». (Sesión de la Cámara de Senadores, del 23 de Agosto de 1904).

Pero lo más notable fué lo que dijo el Ministro de Hacienda señor Maximiliano Ibáñez en contra de obras que hoy mismo se están haciendo y que se piden con insistencia en mayor escala todavía. Este punto es de suma importancia. Manifestó el señor Ministro que «*la idea capital de hacer un rompeolas que abrigara la bahía de Valparaíso*», había sido considerada como inaceptable por el señor Kraus y sus ingenieros, fundados en razones técnicas.

El señor Kraus había examinado y estudiado la configuración de la bahía de Valparaíso y de ese estudio resultaba que si en la parte cercana a la costa había un declive moderado, y la profundidad del mar era relativamente escasa; «alejándose un tanto del malecón o de la costa, la bahía toma una inclinación rapidísima, de tal manera que a alguna distancia de la orilla resulta que el mayor terreno o extensión abrigada que se obtendría con las obras, no compensaría el mayor gasto que ellas exigirían en razón de profundidad que va aumentando tan rápidamente».

Continuó el señor Ministro diciendo que, según los estudios del señor Kraus, la bahía de Valparaíso alcanza, internándose al mar, una profundidad tal «*que hace imposible o muy difícil la ejecución de un rompeolas para cerrar la bahía*», como quería el honorable señor Mac-Iver.

Las obras más profundas que se habían hecho hasta entonces en otras partes del mundo, alcanzaban a treinta y dos o treinta y tres metros. «Mientras tanto — prosigue el señor Ibáñez — en la bahía de Valparaíso, el punto en que habría de construirse este rompeolas, tiene cincuenta, sesenta y hasta setenta metros, *por lo que esta obra, que sería el ideal, resulta impracticable a causa de la configuración de la bahía de Valparaíso*. Y todavía el señor Kraus tuvo ocasión de observar que, en la parte en que habían de construirse ésas, en lugar de tener la bahía fondo de arena, lo tenía de légamo y fango, cuyo espesor, según el mismo señor Kraus, era desconocido; que al practicar sus estudios y conocer la profundidad del mar, creyó innecesario sondear este légamo, desde que esa profundidad era bastante para que estas obras fueran impracticables».

En consecuencia, concluía el Ministro de Hacienda don Maximiliano Ibáñez, con que «*esta idea de hacer un rompeolas o tajamar para abrigar la bahía de Valparaíso, había sido suficientemente estudiada por el ingeniero señor Kraus y por los ingenieros dependientes de él, que habían llegado a la conclusión de que esto no era practicable*».

¿Y qué es lo que se está haciendo ahora? Las obras del puerto de San Antonio no presentaron dificultades ni peligros de ninguna especie, porque la bahía es baja y tiene fondo de roca; pero en Valparaíso, ¿tendrán consistencia las obras actuales y las que se piden a mayor abundamiento con otro rompeolas desde el Barón, de mil doscientos metros, para cerrar la bahía? Todo ésto lo consideró absurdo el señor Ibáñez en la sesión ya citada del 23 de Agosto de 1904.

«La idea fundamental del señor senador de Ñuble, la idea halagadora — dijo — de tener en Valparaíso una gran bahía de entrada angosta y que pueda satisfacer con toda amplitud las necesidades presentes y futuras del comercio, es irrealizable. *No la ha propuesto nadie*; *y creo que pasarán siglos y siglos sin que nadie la proponga, porque la boca del puerto, si boca puede llamarse, es absolutamente imposible de cerrar*. ¿Cómo se iría a hacer este cierro a profundidades de sesenta y setenta metros de agua? ¿Cuánto vale el tajamar propuesto por el señor Levéque? Cerca de tres millones de libras esterlinas. ¿Cuánto valdría uno de triple extensión? ¿Soportaría el gasto el país? ¿Lo soportaría, comercialmente hablando el comercio de Valparaíso? No, señor. De consiguiente, será la idea tan preciosa como se quiera, pero es irrealizable en todo tiempo y en toda forma».

En la sesión siguiente habló el senador de Valparaíso, don Juan José Latorre, para defender al señor Kraus y a su proyecto. Por lo que se refería a puertos de mar, no todos tenían tajamares o quebra-olas, como se quería para Valparaíso.

«No hay puerto alguno en el mundo — fueron sus palabras — en que se hayan hecho obras a profundidades mayores de veinticinco a treinta metros. Solo por excepción — encontrándose alguna falla en el terreno, han podido fundarse obras a mayor profundidad y por espacio solo de algunos metros.



El actual Embarcadero en la bahía de Valparaíso. (Fot. de don Angel C. Romero). Basta una leve marejada para que nadie se pueda embarcar.

«Pero esto no se puede hacer en un tajamar de ochocientos metros, como el propuesto por el señor Salazar hace cincuenta años, o como el propuesto por el señor Levéque en 1892, de mil trescientos metros de largo, a profundidades de cuarenta, cincuenta y sesenta metros. Y como dice el señor Kraus, con un espesor de fango «indefinido».

«El señor Levéque habla de una capa de fango de quince metros; pues bien, según los sondajes practicados por la comisión Kraus en los puntos en que se traza el malecón Levéque y del señor Salazar, hay mucho más fango, y no se sabe hasta dónde bajaría una montaña de piedras y bloques de sesenta metros de alto y ciento sesenta de base. *Este es un verdadero absurdo, y si ha habido ingenieros que lo hayan aceptado, quiere decir sencillamente, que se han equivocado*».

De nuevo, ¿y qué otra cosa es lo que se está haciendo ahora en Valparaíso? ¿Y no se pide todavía el otro rompeolas desde el fuerte Andes, con mil doscientos metros? ¡Allá los técnicos! ¡Pero Dios quiera que no suceda nunca aquí el caso del puerto de Trieste, cuando se hundió un rompeolas después de construído!

Dícese que el rompeolas de Trieste se hundió porque a pesar de la habilidad de los ingenieros austriacos, se había cometido el error de fundarlo sobre un lecho de fango. Conste que estaba a menos profundidad de las obras que ahora se ejecutan en Valparaíso. Refiriéndose a este desastre del puerto de Trieste, el senador de Valparaíso, señor Tocornal, confirmó ese dato y dijo: «*Agregaré que el señor Kraus fué a Trieste y averiguó la causa*

del fracaso a fin de evitarlo en Valparaíso y por eso ha huído del peligro de hacer fundaciones en lecho fangoso».

Merecen citarse en este punto las declaraciones que hizo a «El Mercurio» el ingeniero señor German van Hoff, quien, como se sabe, vino con permiso de su Gobierno para acompañar al señor Kraus en los estudios del mejoramiento del puerto de Valparaíso. Decía el señor van Hoff que la Comisión, después de los sondajes hechos en la bahía, había desechado toda idea de levantar obras fuera de la plataforma submarina que está pegada a la costa. «*Habría considerado un absurdo* — agrega — *pensar en construír obras a más de doscientos o doscientos cincuenta metros de la playa. Esta es la razón por qué no pudo aceptar como practicable la idea de un tajamar para cerrar la bahía*». (¡De entonces a 1926 no es poco lo que han variado las cosas!)

El ingeniero van Hoff hace enseguida algunos cálculos sobre el costo de ese molo con una base de 170 metros de ancho y añade:

«Un tajamar de esta especie, *de una practicabilidad hipotética*, y que importaría tan fuerte desembolso, *no lo puede aconsejar un ingeniero responsable*... Se considera mucho el gasto del proyecto Kraus, porque cuesta 30 millones; pero no se considera mucho gastar 60 ó 70 millones con un proyecto que no mejora sino la mitad del puerto, mientras que el proyecto Kraus lo mejora desde el Membrillo hasta el Barón». («El Mercurio», del 27 de Agosto de 1904).

Tan convincentes parecieron estos razonamientos, que el mismo diario que los publicaba echó luego al ridículo la idea del *rompeolas*, que debería mejor llamarse rompe-cabezas! Y visto que el honorable señor Mac-Iver persistía en hablar de obras de carácter fantástico, «*se puede proponer algo más grande* — dijo — *que el tajamar del honorable senador de Ñuble: por ejemplo, transladar un trozo, aunque sea pequeño, de la cordillera de los Andes, con nieves eternas y todo,, y tumbarlo en el agua, mar afuera, frente a Valparaíso*».

«La bahía queda bien abrigada, añade. Nadie puede dudarlo. Pero entre tanto y mientras surgen proposiciones fantásticas, es preferible que el Senado despache el proyecto sencillo y racional que está pendiente». («El Mercurio», del 30 de Agosto de 1904).

Repetimos: de 1904 a 1926, no es poco lo que han variado las cosas! Ahora «El Mercurio» pide otros trescientos metros en el molo que construye la casa Pearson; de tal manera que en total se junten mil trescientos metros para ese molo con nacimiento en Punta Duprat. ¿Pero es ésto todo? Nó; pues, inmediatamente después observa el mismo diario:

«Es cierto que aun construidos los trescientos metros a que acabamos de referirnos, el abrigo sería incompleto, porque faltaría el molo oriente, que debe partir desde el Barón hacia el centro de la bahía...» (Editorial del 1.º de Julio de 1926).

Entre tanto, el ingeniero don Domingo Casanova O. en su proyecto para aprovechar de alguna suerte las obras construídas hasta 1923, opinaba entonces textualmente:

«*A mi juicio, la salvación está en abandonar la prolongación del molo recién contratado, y en gastar ese mismo dinero en hacer dársenas de dimensiones razonables*».

* * *

Al volver de nuevo al debate parlamentario de 1904, no tomaremos sino lo que de algún modo tiene atingencia con puntos fundamentales que necesitamos para nuestro estudio.

Seguíase protestando aquí por la demora en la discusión, entre comentarios sobre los móviles que animaban a algunos miembros del Senado, lo que hizo exclamar al honorable senador de Tarapacá, don Elías Balmaceda:

«Yo no estimo este proyecto con el espíritu de regionalismo que se nos atribuye: representante de una provincia del norte que produce al Estado la mitad de sus rentas, sin que participe de sus beneficios, yo creo que, a menudo, razones de un orden superior o de interés nacional

nos impelen a olvidar esa justa equidad con que deben distribuirse los caudales públicos y que nos obliga a velar porque resulten provechosos los sacrificios del Estado...

«Mucho es mi interés por Valparaíso; pero cuando medito en que este proyecto no mejorará definitivamente el puerto y puede conducirnos a tener que botar mañana otra treintena de millones para realizarlo, entonces, yo me digo: No, no es ésto prudente; Valparaíso no es Chile entero...»

Y como se trajera el recuerdo de las recientes desgracias de Valparaíso y de las agitaciones de la opinión pública, el honorable senador de Ñuble, don Enrique Mac-Iver, repuso sin inmutarse:

«No me parece que la opinión pública sea antecedente que pueda influir en el criterio del Senado para dejar de hacer lo que debe...

«Yo creo que se trata de una obra nacional, cuya ubicación está en Valparaíso. De otra manera no sé con qué derecho iríamos a invertir allí cuarenta o más millones de pesos.

«La opinión de Valparaíso puede ser muy respetable y sin duda lo es; pero no constituye un elemento que tenga juego alguno en una cuestión como la de que tratamos...

«La opinión que mete bulla, que se agita, esa, incuestionablemente existe. Pero, en cambio, la opinión que no es activa y que es pasiva, ¿no existe? ¿Acaso no es opinión la de aquellos que están en sus casas, que estudian, que meditan, que juzgan de los negocios y de las obras públicas sin salir a la calle, porque no tienen necesidad o porque no tienen el aliento necesario para hacerse oír en los salones, en las plazas o en los clubes?

«Yo aseguro a los honorables senadores que hablan de opinión, que yo les podría presentar un enorme archivo de cartas de personas respetables de Valparaíso y que piensan como yo».

En la sesión del 1.º de Septiembre, el Ministro de Hacienda señor Ibáñez volvió a replicar al señor Mac-Iver sobre el problema del rompeolas como ese de 1,350 metros, que proponía el señor Levéque en Agosto de 1892; y dió lectura al siguiente cablegrama del mismo día, con una respuesta de Kraus por intermedio del Ministro de Chile en Francia:

«París, 1.º de Septiembre de 1904.— Señor Ministro de Hacienda.—Santiago.— Kraus dice que rompeolas Levéque, pasando sobre 750 metros por honduras de más de 50 metros, descansaría en un fondo de fango de espesor ilimitado. El perfil teórico exigiría un desembolso de veinticinco millones de pesos, pero la penetración de un cuerpo de semejante altura, en fango, la estima incalculable (véase pág. 255 del Informe). Sería dudoso que cien millones de pesos bastáran para la totalidad de ese proyecto.—*Aldunate*».

Al día siguiente, el Senado aprobó en general el proyecto, por unanimidad de diecisiete votos, habiéndose abstenido de votar el señor Sanfuentes. Cuatro días después, ya en la discusión particular, se votaba una indicación del señor Mac-Iver concebida en la siguiente forma:

«Se autoriza al Presidente de la República, para invertir la suma de veinte mil libras en los estudios de un quebra-olas que defienda la bahía de Valparaíso, y en caso de ser realizable, proceda a contratar la ejecución de dicha obra, por una suma que no exceda de tres millones de libras esterlinas».

Votado nominalmente este artículo, resultó desechado por 13 votos contra 6, absteniéndose de votar el señor Sanfuentes.

Votaron por la afirmativa los señores: Bannen Pedro, Castellón Juan, Balmaceda Elías, Letelier Pedro, Mac-Iver Enrique, Varela Federico.

Votaron por la negativa los señores: Ballesteros Manuel Egidio, Barros Luco Ramón, Besa Arturo, Blanco Ventura, Eastman Adolfo, Escobar Ramón, Lazcano Fernando, Latorre Juan José, Montt Pedro, Puga Borne Federico, Rozas Ramón Ricardo, Silva Cruz Raimundo. Tocornal José.

Una indicación del señor Balmaceda, también fué rechazada por catorce votos contra tres. El artículo 1.º en la forma que lo había despachado la Cámara de Diputados, resultó desechado por quince

votos contra cuatro; después de lo cual se dió por aprobado el artículo en la forma que lo proponía la Comisión. El proyecto se despachó totalmente el 8 de Septiembre, en forma de quedar eliminado el puerto de San Antonio, que no tenía por entonces mucho ambiente en el Senado.

En la Cámara de Diputados no se insistió en las modificaciones que habían introducido al proyecto, sobre todo cuando había promesas bien explícitas para el puerto de San Antonio, de parte del propio Gobierno.

La discusión mayor, que demandó dos sesiones, fué sobre la forma de pago. El diputado demócrata don Malaquías Concha, observó:

«No me parece que pueda darse este género de autorizaciones, so pretexto de construir una obra pública, por más necesaria que se crea. Si se estima necesaria, que se pague con los fondos que vota la Cámara; pero no se conceda autorización para contratar empréstitos en un plazo que no llega, a un tipo que no se fija, al Presidente que venga y al Ministerio que exista, sin determinación de ninguna especie».

Sin más trámite se despachó el proyecto que fué convertido en ley, promulgada ésta el 16 de Noviembre de 1904, y que lleva las firmas del Presidente don Germán Riesco y del Ministro de Hacienda, don Ernesto A. Hübner.

El 20 de Enero de 1905 se dispuso el decreto para llamar a propuestas, fijando los plazos necesarios.

Veremos lo que resultó con las tales propuestas, al tenor de vaticinios que se habían hecho durante la discusión del proyecto en las dos Cámaras.

* * *

Tres días después se iniciaba en la Cámara de Diputados la discusión de un proyecto que había sido despachado en una sola sesión por el Senado; nos referimos al permiso concedido a don Ambrosio Olivos, para construir y explotar «un ferrocarril de tracción eléctrica que, partiendo del puerto de Valparaíso, pase por los valles de Casablanca y Curacaví y llegue a Santiago por su costado poniente con un ramal que úna el valle de Curacaví con la ciudad de Melipilla».

Dicho proyecto, como las obras de Kraus, habían de quedar en nada. En la Cámara, el diputado por Valparaíso, señor Guarello, reconoció la importancia de este ferrocarril, cuya necesidad se dejaba sentir desde tanto tiempo atrás.

«No obstante — agregó — yo estimo que esta obra no ha debido ser materia de una concesión a un particular; y, en caso de serlo, se ha procedido precipitadamente y sin consultar aquellas disposiciones más esenciales para resguardar por una parte los intereses fiscales y por otra los intereses particulares, en especial los de los agricultores de los departamentos de Casablanca y Los Andes, que serán beneficiados si este ferrocarril se construye».

El honorable diputado don Guillermo Pinto Aguero también observó, llevando sus ideas en otro plano:

«Pienso que, efectivamente hay necesidad de construir una nueva línea entre Valparaíso y Santiago. Es notorio que la única existente en la actualidad es insuficiente para soportar todo el tráfico.

«Es verdad que por el permiso otorgado a don Alberto Cousiño para construir un ferrocarril de Calera a Quintero, una vez que esta línea funcione, el tráfico en esa sección, que es la más importante, se descargará considerablemente por la atracción que tiene que producir el puerto de Quintero.

«A pesar de esto se impone la necesidad de la otra línea. Y bien, ¿ésta la construirá el Estado o se dejará a la iniciativa particular?»

En el debate que se originó en la Cámara de Diputados no hay otros aspectos que nos interesen. La ley fué promulgada el 12 de Agosto de 1905 para una concesión durante el término de cien años contados desde que el ferrocarril se entregáse al tráfico público.... que sería para el día de San Blando!

Muy poco más tarde, el 24 de Agosto, la Cámara aprobaba sin debate un informe de la Comisión de Obras Públicas en que se declaraban de utilidad pública

los terrenos necesarios para la construcción del ferrocarril de Melipilla a San Antonio en la sección comprendida entre Puangue y El Sauce. Firman el informe los señores Arturo Alessandri, Joaquín Echeñique, Manuel Espinosa Jara, José Agustín Verdugo, Alberto Larenas y Guillermo Pinto Aguero. El día 28 se aprobó en el Senado y el 12 de Septiembre el proyecto convertíase en ley de la Rupública.



El antiguo Muelle Fiscal, que importó cuatro millones y medio de pesos oro de 18 d., y que fué destruído para ejecutar los planos de la Comisión de Puertos.

* * *

Calcado sobre el texto de la concesión hecha a don Ambrosio Olivos — y debiendo a la postre correr la misma suerte que élla — el Senado despachó el 12 de Enero de 1906, en una sola sesión, el permiso que solicitaba don Carlos Warny «para construir y explotar un ferrocarril, de trocha de un metro, de doble vía, de tracción eléctrica o de vapor, que partiendo del puerto de Valparaíso siga hasta Concón, continúe por la ribera norte del río Aconcagua hasta los Andes y baje desde este último punto por la cuesta de Chacabuco a Santiago, con un ramal destinado a unir posteriormente a Concón con el puerto de Quintero».

La concesión sería por el término de cien años, contados desde que el ferrocarril se entregase al tráfico público. En su solicitud decía don Carlos Warny:

«El objeto principal que se persigue con este ferrocarril es facilitar el transporte de los pasageros y de las mercaderías de la región más productiva del país, evitándose por este medio la acumulación de grandes cantidades de productos agrícolas, fabriles, minerales, etc., que hoy día la empresa de los ferrocarriles del Estado no puede acarrear convenientemente, sea a causa de los limitados elementos con que cuenta o sea por la estrechez de la única vía de comunicación rápida de que dispone, originándose con este motivo serios y enormes perjuicios para los propietarios e industriales».

En la Cámara de Diputados lo mismo que en el Senado, también se despachó en una sola sesión el proyecto, que el 13 de Febrero fué convertido en ley. Desgraciadamente, ni la concesión a don Ambrosio Olivos, ni la concesión a don Carlos Warny, que habrían podido incrementar en tanto grado la zona de atracción del puerto de Valparaíso, estaban llamadas a salir del terreno de los proyectos.

* * *

Antes de cumplirse dos meses, el 25 de Abril de 1906, se procedía a abrir las propuestas presentadas en el Ministerio de Hacienda, para la ejecución de las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso, conforme al proyecto y a los planos del señor Kraus. Para informar estas propuestas, el Gobierno había nombrado una comisión, de que eran miembros el propio ingeniero Jacobo Kraus, en primer término y a quien se le pagaron ochenta mil pesos como nuevo honorario; el Director General de la Armada don Jorge Montt; el Superintendente de Aduanas, don Salvador Zegers; el Director General de Obras Públicas, don Carlos Köning; el almirante don Juan José Latorre, don Juan Miguel Dávila, don Miguel Cruchaga Tocornal, don Alejandro Bertrand, don Manuel de Tezanos Pinto y don Juan Neylor.

Los proponentes que se presentaron para ejecutar las obras generales del puerto de Valparaíso eran éstos:

La casa Volker (Holanda) que presentó tres propuestas, que variaban de cincuenta y tres a cincuenta y cuatro millones de pesos oro de 18 d.

La casa Jackson (Inglaterra) por cuarenta y siete millones seiscientos mil pesos, oro de 18 d.

Y el Sindicato de Obras Públicas de Chile, que presentó cuatro propuestas que variaban, más o menos, de veintinueve a treinta y dos millones de pesos, oro de 18 d.

El informe de la comisión nombrada manifestó que ninguna de las propuestas cumplía con los términos de la ley, habiendo una también que no cumplía con la condición señalada de que la casa constructora exhibiera «certificados fehacientes de haber ejecutado con éxito obras marítimas de importancia».

«De las tres propuestas presentadas para construir las obras de Valparaíso — dijo el señor Tezanos Pinto en la segunda reunión — dos piden un precio tan excesivo sobre el presupuesto oficial, que no pueden tomarse en cuenta, y una no cumple con los requisitos de la ley que autorizó la construcción. En vista de esto no queda otro arbitrio a la Comisión que rechazar las tres propuestas e informarlo así al Supremo Gobierno».

La opinión de Kraus es particularmente interesante, porque patrocinó al Sindicato de Obras Públicas de Chile en vista de que su propuesta era la única que se aproximaba al presupuesto oficial. Si el Sindicato — ello era cierto — presentaba garantías y certificados de ingenieros hidráulicos como el señor Juan Meyjes y de la «Compañía Holandesa para obras de concreto armado de La Haya», ¿por qué no aceptarle su propuesta? «Dada esta situación, no cabe otra cosa que aceptar la propuesta del Sindicato de Obras Públicas de Chile, pues lo principal es no perder tiempo en los trámites de pedir nuevas propuestas, que quizá vendrían a complicar más el problema...».

Y en la última sesión de la Comisión informante, el señor Kraus insistió en la aprobación de la propuesta del Sindicato de Obras Públicas de Chile, y dijo que podría interpretarse la ley a su favor, reconociendo que no es indispensable que sea la Empresa o la firma de la propuesta la competente para la ejecución de las obras, «sino el personal de ingenieros idóneos que estén a su servicio». (Actas de la comisión, pág. 72).

El señor Cruchaga expuso que a pesar de que el Sindicato de Obras Públicas de Chile merecía toda clase de apoyo y era simpático el aliento que lo había animado al querer acometer dichas obras, resultaba imposible desentenderse de los términos claros y precisos de la ley. «Aunque la comisión benévolamente interpretara la ley en el sentido indicado por el señor Kraus — dijo — el Gobierno no podría salir de sus mandatos, pues, está obli-

gado a ejecutarlos tales como le han sido conferidos por el Congreso, sin entrar en apreciaciones de diversa índole». Concluyó el señor Cruchaga proponiendo la siguiente indicación, que fué aprobada tácitamente:

«La Comisión informante de las propuestas de construcción del puerto de Valparaíso, después de un detenido estudio de éllas, y considerando que se hallan fuera de los términos de la ley que autorizó la construcción, acordó informar al Gobierno que, a su juicio, deben ser rechazadas».

Cuando se hizo público este informe, el diputado por Valparaíso, don Guillermo Rivera, manifestó en la Cámara que habría llegado el caso, a su juicio, de que el Gobierno hiciera practicar un estudio detenido de las tales propuestas «y contratara ad referendum con el proponente que le ofreciera mayor garantía, presentando al mismo tiempo un proyecto de ley a la Cámara que lo facultara para hacer las modificaciones que fueran necesarias». Acompañó al señor Rivera en su propósito de que no debía perderse tiempo, el honorable diputado don Darío Urzúa.

El proyecto de acuerdo suscrito por el señor Rivera en la sesión del 21 de Mayo, era de este tenor:

«La Cámara vería con agrado que el Gobierno, prévios los estudios técnicos que considere oportuno hacer sobre las propuestas presentadas para la construcción de las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso, presente en la actual legislatura, un proyecto de ley *para que el Congreso autorice la contratación de obras con el proponente que el Gobierno determine*».

Votado este proyecto de acuerdo, fué rechazado por *treinta y un votos contra cinco*. El señor Huneeus, don Jorge, fundó así su voto:

«Yo voto que nó, porque tengo antecedentes para asegurar que el rechazo de las propuestas importa el fracaso del proyecto del señor Kraus, y ésto manifiesta la necesidad de que el Gobierno estudie detenidamente este negocio, pues los interesados han declarado que con las bases actuales es imposible presentar propuestas».

Por decreto de 5 de Junio de 1906, el Gobierno desechó todas las propuestas. Y el 13 del mismo mes, el Ejecutivo enviaba al Congreso un mensaje en que pedía prórroga de un año en la autorización concedida por la ley de 16 de Noviembre de 1904 para contratar las obras marítimas de Valparaíso, facultándose al Gobierno para invertir en dichas obras «hasta la suma de cuarenta y un millones de pesos oro de 18 d. *a lo menos*».

* * *

Hallábase pendiente de la consideración del Congreso el Mensaje del 13 de Junio de 1906, cuando se promovió en el Senado un debate sobre la reorganización del servicio de los ferrocarriles del Estado, entonces tan detestable como ahora.

El Ministro de Industria y Obras Públicas, señor Abraham Ovalle, señalando las causas generales del desconcierto reinante, creyó del caso argumentar:

«La circunstancia de existir sólo una vía que recorre una enorme extensión y cuenta con dos salidas al mar únicamente, Talcahuano y Valparaíso, es otro de los factores que explican este mal servicio. Para remediar el mal servicio de los ferrocarriles, hay necesidad de pensar en las condiciones en que deben quedar los puertos unidos por líneas férreas al ferrocarril central, y por las cuales puede darse salida al mar a nuestros productos. De esta manera, la carga no tendrá que recorrer los largos trayectos que hay entre las provincias centrales y los puertos de Valparaíso y Talcahuano». (Sesión de la Cámara de Senadores del 25 de Julio de 1906).

El honorable señor Balmaceda habló entonces de la necesidad de dotar a la zona central de nuestro territorio de diversas líneas, como ser la de Peumo a Alcones para llegar a Llico; el ramal a Pichilemu y *el del puerto de San Antonio*. El honorable señor Mac-Iver agregó el puerto de Constitución. El hecho es que el Ministro de Industria señor Ovalle, dijo, por último, que se habían dado ins-

trucciones a la Dirección de Obras Públicas con el fin de que activara todos esos trabajos *para que pronto pudieran verse realizadas todas estas medidas*.

Por los mismos días venía iniciada en esa rama del Congreso una discusión sobre las obras de saneamiento de Valparaíso, en presencia de dos proyectos que consideraba el Gobierno: uno de los señores Lyon y Rengifo y otro del señor Gerardo van Broeckman, profesor de la Universidad de Chile, que sería más tarde autor de los planos de las obras del puerto de San Antonio.

Para resolver cuál de aquellos dos proyectos debía llevarse la preferencia, el Gobierno nombró una comisión que los estudiara; compuesta del Director General de Obras Públicas, señor Köning, del ingeniero hidráulico del Ministerio del Interior, señor Figueroa, y del ingeniero don Alberto González Errázuriz.

Por unanimidad, el informe creyó preferible el proyecto del señor Broeckman, por considerarlo más completo, más económico, menos peligroso y de más fácil ejecución. Este proyecto importaba a lo sumo un millón ochocientos mil pesos y el otro subía de cinco millones. Por último, la Comisión pedía se procediera inmediatamente a formular los planos definitivos y pliegos de condiciones, a fin de que el Gobierno quedara habilitado para pedir las propuestas públicas.

Se manifestaron partidarios del proyecto Lyon-Rengifo, los senadores don José Tocornal, don Adolfo Eastman y don Luis A. Devoto. Aceptándolo también, en cierto modo, el senador don Elías Balmaceda, pidió que el gasto de la obra lo pagaran los habitantes que recibian el beneficio, creándose una contribución especial que amortizase su costo.

«Ayer no más — dijo — hemos votado cincuenta millones que importa el proyecto Kraus, después de cientos de miles para otras obras también de Valparaíso. Es, pues, este puerto *una ciudad eminentemente favorecida*. Y ya que absorbe parte tan considerable de los recursos nacionales, me parecería muy justo que se consultara esa idea, pues, de otro modo habría un exceso de centralización en su forma más deplorable».

En estas discusiones se llegó hasta el 1.º de Agosto. Ya íba a sonar la hora en que a la ciudad *eminentemente favorecida*, de que hablaba el honorable señor Balmaceda, le viniera uno de esos desastres espantosos que han solido enlutarla.



V.

El terremoto del 16 de Agosto de 1906 y el trastorno que significó en los proyectos de las obras portuarias.—La bahía de Valparaíso estudiada por el ingeniero Gerardo van Broekman. —La bahía de San Antonio.—Efectos del cataclismo.—El proyecto de puerto interior en el Almendral, mientras se pedía la habilitación de San Antonio y Quintero.—Opiniones que se reciben de Kraus, Ministro de Obras Públicas en Holanda.—La campaña en favor del puerto interior.—Forma en que la patrocinan «El Mercurio», «La Unión» y «El Heraldo».—Todas las autoridades también la apoyan.—«El Chileno» propicia el puerto interior en Viña del Mar, dragando el estero.—Otros proyectos para las obras portuarias. —El mensaje del gobierno sobre la reconstrucción del Almendral, consultando la dársena. —Junto con combatírsele en la Cámara, se alientan los proyectos de San Antonio y Quintero.—Resultados de una mala táctica.—El empréstito de £ 1.100,000 y argumentos con que lo combate el diputado don Arturo Alessandri.—Cosas de nuestra política menuda.

El terremoto del 16 de Agosto de 1906, significó para Valparaíso una catástrofe horrenda, que trajo consigo la destrucción casi completa de la ciudad. Si entonces hubiera estado concluído el famoso molo de mil metros que ahora se construye por la casa Pearson, a buen seguro que el fenómeno sísmico tampoco lo deja en pie.

Atendiendo a una órden verbal del Ministro del Interior, don Manuel Salinas, impartida el 25 de Agosto, el ingeniero don Gerardo van M. Broeckman practicó un reconocimiento de la bahía «para poder constatar si el terremoto del 16 haya modificado o no su fondo, hasta el punto que pudiera traer consecuencias para las obras existentes en el puerto o para la navegación . . . . .». Encontró el señor Broeckman que la bahía no presentaba alteración notable desde los sondajes practicados por el señor Kraus, si bien en algunos puntos habían diferencias *de dos y hasta tres metros*. Al haberle tocado al molo una depresión o un levantamiento de dos o tres metros en su base, ya puede calcularse lo que habría sobrevenido, descansando esa obra en un subsuelo no de roca, sino de capas de fango de un espesor indefinido, como dijo el propio Kraus.

En este particular de los movimientos de la bahía de Valparaíso, hubo datos harto más precisos, como ser los que tomamos de una publicación fechada el 23 de Agosto:

«Hemos oído al distinguido comandante López, del «Capitán Prat», que a su llegada a este puerto el día 17, fondeó en un sitio muy conocido por él y en el cual el sondaje daba siempre *veinte brazas*. Cuando fondeó después del terremoto, encontró en el mismo sitio *treinta y dos brazas*, es decir, unos veinte metros más de profundidad.

«Un vapor estuvo a punto de írse por ojo, debido a que durante el terremoto se abrió por el lado de proa en el fondo del mar una enorme caverna, en la cual, al producirse el vacío, se precipitaron las anclas, arrastrando al buque. De repente el buque se elevó de nuevo; pero las anclas desaparecieron en el fondo, quebrándose las cadenas de fierro con la facilidad con que se rompe un pedazo de madera».

En la bahía de San Antonio, que es baja y cuyo subsuelo principal descansa en roca, no se produjeron alteraciones de ningún género; pero sí las hubo en la superficie, en los terrenos que rodean la bahía. Según informe del ingeniero agrónomo don Rosalbo Madariaga, todo un cerro de arena se sentó, siguiendo

el elemento que lo constituía la ley natural de los líquidos que lo obligaba a buscar la línea horizontal, impelido por el movimiento sísmico. La arena se corrió en una extensión aproximada de 80 metros de altura por 200 de largo y llegó hasta la plaza de San Antonio, sepultando algunas casas.

* * *

El Domingo 19 de Agosto salieron de Santiago en viaje para Valparaíso el Ministro del Interior, don Manuel Salinas y el Ministro de Guerra y Marina, General don Salvador A. Vergara. Alojaron en Limache y en la madrugada del día siguiente, se embarcaron en Población Vergara para poder llegar a Valparaíso, puesto que todo servicio de ferrocarril estaba interrumpido. Al día siguiente arribó a esta ciudad el Presidente electo, don Pedro Montt; y el Sábado 25 de Agosto llegaba S. E. el Presidente de la República, don German Riesco, acompañado del Ministro de Hacienda, don Joaquín Prieto y del Ministro de Justicia e Instrucción, don Samuel Claro Lastarria.

Citando a los principales vecinos, el Presidente Riesco presidió el mismo día una reunión, a que asistió también el Presidente electo, don Pedro Montt, y en la cual designóse una comisión general que estudiaria y propondria al Gobierno todas las medidas de carácter económico y administrativo que conviniera adoptar en la situación de Valparaíso. También se nombró una comisión de ingenieros hidráulicos para que estudiaran «*las innovaciones que pueda haber necesidad de introducir en la ley que autoriza el mejoramiento del puerto comercial de Valparaíso*». Dicha comisión estaba compuesta de los ingenieros señores Carlos Koning, Luis Cousin, Enrique Barraza O., Emilio De Vitdz, Gerardo van Broeckman y German L. van Hoff. Después se agregaron a esta comisión informante los ingenieros don Ramón Salas Edwards y don Gustavo Quezada A.

A esas horas ya venía incubándose *el puerto interior en el Almendral*; de modo que en la reunión de dos días después, el 27 de Agosto, nombróse una sub-Comisión para que informara: «3.º *Sobre si debe o nó pensarse en construir una dársena en seco, abandonando la parte del Almendral del proyecto Kraus*». Esta subcomisión quedó compuesta de los señores Jorge Lyon, Alejandro Bertrand, Nicanor Marambio, Francisco Jhonson y Emilio De Vitdz, como técnicos, y de los señores Agustín Ross, Juan José Latorre y Alejo Barrios como vecinos.

Aquellas reuniones coincidian con una campaña de la prensa de la capital, enderezada a pedir más puertos. El brillante adalid de aquella campaña, fué don Antonio Subercaseaux V., desde las columnas de «El Diario Ilustrado». Ya en un artículo del 25 de Agosto, pedía, que San Antonio y Quintero y Papudo fuesen incorporados inmediatamente a la actividad de su zona respectiva.

«Valparaíso — agregaba — no decaerá en lo menor por causa de los nuevos puertos; antes por el contrario, dejará de ser un centro comercial desacreditado por las dificultades que desde hace algunos años presenta para la carga y descarga, y sobre todo para la inmediata translación de las mercaderías».

Al día siguiente comentaba el articulista los telegramas del norte, donde se presentían graves escaseces de carne y de forraje, por la interrupción sufrida en Valparaíso a consecuencia del terremoto. El remedio era fácil.

«Habilitados — decía el señor Subercaseaux — San Antonio, Quintero y Papudo para concurrir a la congestionada actividad de Valparaíso, contaríamos siempre con suficientes «stocks» de forraje para satisfacer los pedidos de la costa. Este «stock» en ningún caso podría hacerse en Valparaíso, por la escasez de terrenos desocupados, por la deficiencia del ferrocarril único que nos liga a ese puerto, por muchas otras cosas que rezan con el costo de los servicios comerciales».

El 28 de Agosto, el escritor volvía a considerar el punto con derivaciones para el futuro, opinando:

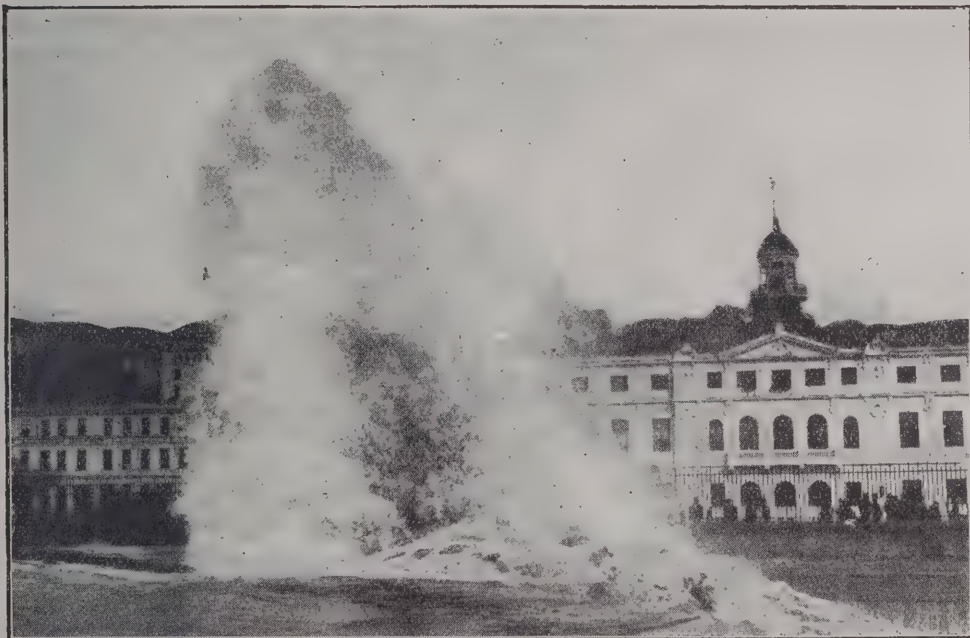
«El nuevo Valparaíso, cualquiera que sea el número de puertos auxiliares que se le destine, mantendrá muy en alto su rol de metrópoli comercial del Pacífico,

porque de sus oficinas partirán siempre las órdenes, las cotizaciones y negocios relacionados con la introducción de mercaderías extranjeras, con el abastecimiento de la costa, y con la organización de empresas industriales. Suponer que algunos de los puertos auxiliares que hemos nombrado, pueda arrebatarle una parte de su importancia directiva, es un absurdo.

«*San Antonio es un puerto indicado para el comercio de carbones, de maderas, de cereales y de forrajes, correspondientes a la producción o al consumo de una área determinada.* Papudo, reducirá a la tercera parte los gastos de transporte y carga y descarga que hoy pagan los productos de media provincia de Aconcagua. *Y Quintero es la dársena más barata a que puede aspirar Valparaíso*».

«El Ferrocarril» emitia juicios análogos; y en cuanto a «El Mercurio» de Santiago, nos bastará citar un editorial de «Las Ultimas Noticias», de la misma fecha, 28 de Agosto de 1906, en que junto con formular votos por la próxima reconstrucción de Valparaíso, se decía también, como mirando más adelante:

«*Comienza ya a entreverse la translación de la ciudad de Melipilla al puerto de San Antonio que, dotado de ferrocarril, de muelles y malecones, servirá para las necesidades siempre crecientes de nuestra exportación y cabotaje*».



El último temporal en Valparaíso. (Junio de 1926).
Una ola jigantesca que revienta frente a la Gobernación Marítima.

* * *

Mientras afuera se manifestaba una orientación fija y bien definida, en Valparaíso la novedad de la dársena interior fructificaba de lo lindo. En marcha la idea, sirvió para alentarla el siguiente suelto de «El Mercurio», publicado el 29 de Agosto:

«Poco después de la catástrofe del 16, S. E. el Presidente de la República, dirigió un cablegrama al ingeniero señor don

Jacobo Kraus, Ministro de Obras Públicas de Holanda, y autor del proyecto de mejoramiento del puerto de Valparaíso:

El excelentísimo señor Riesco exponía en su cablegrama *la idea lanzada entre nosotros de la expropiación de toda la parte destruída del barrio del Almendral y construcción de un puerto interior por excavaciones.*

«En la tarde de ayer S. E. recibió un cablegrama del señor Kraus, en el cual le dice que aprueba la idea propuesta y aun considera que la construcción del puerto en esas condiciones, representaría una gran economía respecto a su proyecto. Agrega el señor Kraus, que envía detalles por correo».

Al día siguiente, el ex-secretario de la Comisión Kraus, don Alberto Fagalde, anticipaba sobre su firma:

«Sin duda hay un error en la transmisión de la noticia, pues el señor Kraus ha dado ya un informe adverso a semejante propósito. En 1903, cuando se elaboraba el actual proyecto del puerto, el almirante señor Montt escribió al señor Kraus en ese sentido y éste le contestó, en carta redactada por el que subscribe, que el puerto interior en Las Delicias o Almendral era anti-económico y de ejecución difícil».

En realidad, la carta anunciada de Kraus, fechada en Gravenhage el 28 de Agosto, solo vino a conocerse por acá el 19 de Octubre; y aunque había algo de vago en sus términos, lo cierto es que aceptaba la idea del puerto interior, diciendo además: «*El costo aproximado del nuevo proyecto sería menor que el original*».

Más tarde, el señor Fagalde, ex-secretario, como hemos dicho, de la comisión Kraus, recibió otra carta de este ingeniero, fechada en La Haya el 24 de Septiembre, y en la que, refiriéndose a la idea del puerto interior, decía: «El Presidente Riesco me mandó un cablegrama de Valparaíso, preguntando mi opinión sobre si convendría aprovechar el Almendral para las obras del puerto, construyéndose una dársena interior en la parte destruída. Estudié luego este asunto con Van den Broek, *sin llegar a un resultado favorable a la idea aludida . . .*».

¿Cómo entender? Ya veremos las perturbaciones que de aquí se originaron.

* * *

En la sesión del 1.º de Septiembre, del Comité de Vecinos, presidido por don Francisco Valdés Vergara, el ingeniero don Nicanor Marambio, presentó un estudio en que se proponía en primer término: «Construir la dársena del Barón, proyectada por el señor Kraus y extenderla en tierra, entre los esteros de Jaime y Delicias, hasta la actual calle de la Victoria, o sea en una superficie que mide 1,100 metros de largo por 550 metros de ancho». El costo se estimaba en $ 35.000.000. «Así se tendría un verdadero puerto, que ofrecería fondeadero seguro y elementos rápidos de trabajo a todas las naves, con grande economía sobre el proyecto que íba a ejecutarse con un gasto de £ 3.500.000». Tal decía el señor Marambio.

El 4 de Septiembre hubo una nueva reunión, presidida también por el señor Valdés Vergara y a que concurrió el diputado señor Guillermo Rivera, quien hizo una exposición sobre diversas materias.

«Expresó, enseguida, el señor Rivera que según había podido observar en Santiago, había entre los círculos gubernativos tres diversas corrientes de opiniones sobre los trabajos definitivos que deben efectuarse en Valparaíso. Según una, debía efectuarse a la mayor brevedad el proyecto Kraus, agrandando o no la dársena del Barón, *con terrenos tomados del Almendral*; *según otra, debía abandonarse el proyecto Kraus y construirse un gran puerto en tierra* y la tercera opinión cree que *debe hacerse muy pocos trabajos en Valparaíso y ejecutar obras en otras bahías, como Quintero, por ejemplo,* a fin de facilitar el embarque y desembarque de mercaderías y su translación por ferrocarriles».

En vista de esta diversidad de opiniones, el Comité Ejecutivo dijo «*que pronunciarse sobre este asunto pertenece únicamente a los técnicos*» — como si gracias a los técnicos no se hubiera formado un berengenal — y que no manifestaría

opinión alguna al Gobierno sobre el puerto «hasta que no terminara sus trabajos la Comisión de Ingenieros nombrada por el Presidente de la República para ocuparse de este negocio».

* * *

En un tren especial llegaron a este puerto el 6 de Septiembre, el Ministro de Industria y Obras Públicas, don Abraham Ovalle; el Presidente de la Cámara, don Rafael Orrego y cerca de cuarenta señores diputados. Estos visitantes fueron recibidos por el Intendente don Enrique Larraín Alcalde y el primer Alcalde, don Enrique Bermudez.

La mayor parte de los diputados, según se dijo, se manifestaron muy partidarios del puerto interior en el Almendral, en vista de los destrozos que presentaba todo el barrio. Por lo demás, de las impresiones de los parlamentarios, puede formarse idea con el siguiente párrafo, que publicó «El Mercurio»:

«También tuvimos ocasión de hablar con el diputado don Octavio Astorquiza, *quien se manifiesta partidario de la translación de la ciudad al vecino puerto de Quintero* que, según nos informó, no tiene los inconvenientes capitales de este puerto. Al efecto, nos indicó que su suelo era extenso y su bahía espaciosa y abrigada.

«*Yo estimo, continuó el señor Astorquiza, que los millones que se piensa invertir en la reconstrucción de la ciudad y sus servicios anexos, tendrían mejor inversión en el puerto de Quintero.* Desde luego, las obras del puerto en el sitio que yo indico, serían a lo menos diez veces menos costosas que si se efectuaran en Valparaíso.

«El «modus operandi» en esta translación de la ciudad, sería sencillísimo: se expropiarían los terrenos de Quintero, pagándose por éllos el valor que tenían antes del cataclismo; se expropiaría igualmente todo el Almendral y en la venta de terrenos en el nuevo puerto, se preferiría a los ex-propietarios de Valparaíso».

* * *

El 15 de Septiembre, los ingenieros Gerardo van M. Broeckman y German L. van Hoff, presentaron a la Comisión de que eran miembros, tres ante-proyectos sobre puerto interior. Los diarios publicaron los planos en que podía verse, que los tres ante-proyectos aprovechaban para la dársena los terrenos del Almendral. Y los mismos diarios se declararon partidarios entusiastas de la idea.

«El Mercurio», hablando de los tres ante-proyectos, dijo que éllos dejaban ver claramente, «*no solo la posibilidad de construir el puerto interior, sino sus enormes ventajas sobre cualquier otro proyecto para atender las necesidades presentes y futuras del desarrollo comercial de Valparaíso*». (Editorial del 23 de Septiembre de 1906).

«La Unión», también apoyó esta idea:

«Las obras del puerto allí ubicado — dijo — tendrían probablemente la estabilidad que sería dudosa para buena parte del proyecto Kraus; además, cercenando cierta fracción de la superficie edificable en Valparaíso, conservaría el valor que había alcanzado la propiedad urbana, evitándose así uno de los quebrantos de los hoy poco afortunados propietarios porteños».

«Lo dicho no se opone por cierto a ninguno de los proyectos — antiguos ya — de dar más salidas al mar a la zona central del país. *El ferrocarril a Quintero, el puerto de San Antonio pueden, talvéz deben realizarse económica y ventajosamente. Estas son cuestiones apartes que nada significan en desmedro de Valparaíso*». (Editorial del 24 de Septiembre de 1906, con la inicial del Director del diario, don Alejandro Silva de la Fuente).

«El Heraldo», venía desde antes haciendo campaña en favor del puerto en el Almendral.

«La situación ha cambiado. En la actualidad, el primitivo proyecto Kraus no puede considerarse como lo único posible. En la situación anterior de Valparaíso talvéz lo era; en la situación actual, caben otras soluciones al problema, *y entre éllas aparece como la más aceptable, la de construir la dársena en el Almendral*». (Editorial del 1.º de Septiembre de 1906).

Los contralmirantes don Juan José Latorre, don Luis A. Castillo, don Roberto

Simpson y don Arturo Fernández Vial, apoyaron la idea del puerto interior. El vice-almirante don Jorge Montt estaba ausente del país: arribó a Valparaíso en el vapor «Oravia» el 5 de Octubre; y, siendo interrogado luego sobre el punto de más actualidad, dijo:

«A mí como a todo marino, me agradaría más el puerto interno, por ser el más abrigado para las naves y prestar, por consiguiente, más facilidades para la carga y descarga de mercaderías».

El primer Alcalde de Valparaíso, don Enrique Bermudez, no titubeó en sostener, que la única solución posible era la del puerto interior. Felicitándose, declaraba: «Tendremos puerto interior, o mejor dicho, tendremos puerto, porque hoy por hoy Valparaíso casi no merece el nombre de tal. Con la realización de esta obra se resolverán muchos graves problemas . . .». («El Mercurio», del 10 de Octubre de 1906).

Dos días después, venía el Mensaje del Ejecutivo, sobre la reconstrucción del Almendral, presentado en la primera sesión extraordinaria de la Cámara. El Presidente, don Pedro Montt y su Ministro del Interior, don Javier A. Figueroa, hablan ahí de la necesidad de unir esos trabajos «*a la construcción en tierra firme de una dársena* de extensión proporcionada a los terrenos disponibles para la edificación y a las necesidades del creciente comercio de importación y exportación del primer puerto de la República». El mensaje agrega todavía: «El Gobierno cree, conforme a las opiniones de los ingenieros competentes consultados al efecto, que las obras de la dársena expresada no presentan dudas ni dificultades de carácter técnico y que la conveniencia de realizarlas está debidamente acreditada».

A la semana, teníamos el informe de la Comisión nombrada por el Gobierno, también favorable a la idea. Desde ese momento, aunque los elementos contrarios eran de tanto peso, nos tocó iniciar en las columnas de «El Chileno» una campaña adversa al puerto interior. (Editorial del 19 de Octubre de 1906).

Tuvimos en nuestro auxilio en el acto una opinión de tanto peso como la del contralmirante don Lindor Pérez Gacitúa, a la sazón jefe del Apostadero Naval de Talcahuano, que llegó a decir: «*Considero que la realización de este proyecto sería un cataclismo para la nación y otro terremoto para Valparaíso*».

Autoridad de importancia indiscutible en la resolución de este asunto, vino a ser también la del ex-secretario de la Comisión Kraus, don Alberto Fagalde, quien manifestó luego:

«En nuestro sentir, esa comisión (la que acababa de informar sobre la ventaja del puerto interior) ha defraudado en absoluto las esperanzas del Gobierno, y solo ha venido a introducir el desconcierto en sus acuerdos y en la ejecución inmediata del proyecto Kraus. *Ha dado alas para que renazcan los proyectistas de Población Vergara, del estero de Viña del Mar, de Quintero, de San Antonio, etc.*, es decir, retrotraer la resolución del mejoramiento de Valparaíso a seis años atras, cuando se contrató al señor Kraus para hacer los *estudios definitivos*».

En parte este cargo nos venía también a nosotros, porque, a fin de no hacer obra puramente negativa, junto con mantener la campaña contra el puerto interior, patrocinábamos en «El Chileno» la idea del puerto de Viña del Mar, dragando el estero. Allí estaba brindándosenos una dársena natural, de mil metros de ancho en la entrada y de doscientas hectáreas de capacidad interior, buena para atender no solo a las necesidades presentes de Valparaíso, sino también a las del puerto en un porvenir remoto.

Los terrenos para la dársena en el Almendral, tendrían que pagarse a razón de ciento y más pesos el metro, mientras que en Viña del Mar se pagarían entonces a razón de ocho o diez pesos. Otra razón de economía.

Luego después, la excavación era allá, en Viña del Mar, sencillísima, puesto que solo se trataba de hacer trabajos, siguiendo el curso del estero, hasta la hondura necesaria para la entrada y salida de las naves. La extensión de las obras de la dársena, podría llegar hasta el Salto y aun más allá, trabajando siempre en subsuelo blando y construyendo en ambas

márgenes espaciosos malecones para la carga y descarga y servicio general del puerto. En la desembocadura del estero se construirían las obras necesarias de defensa, con un espolón que protegiera contra el oleaje. El ingeniero señor Carlos von Moltke, del Ministerio de Hacienda, dió su aprobación más completa a este proyecto, que por lo demás se había estudiado en 1897 por otro ingeniero: don Eugenio Bobilier.

También apareció por ese mismo tiempo un proyecto de puerto interior en la Caleta de las Torpederas; pero su estudio no interesaba grandemente, por diversas circunstancias. Además, las obras había que tallarlas en la roca, como en el puerto de Constantinopla. El costo del trabajo se estimaba muy superior a los 30 millones de pesos, que calculaba don Adolfo Grinberg, autor de los planos.

«Mi ante-proyecto — decía el señor Grinberg — consulta nueve muelles, a que pueden atracar simultáneamente 24 naves (grandes, medias y regulares); además, 1,113 metros de malecón para unas 15 naves más del tamaño anterior y finalmente 750 metros de malecón para más de 150 embarcaciones menores, lanchones, vaporcitos, remolcadores, etc. Se consulta también la instalación de dos diques secos: uno de 160 metros de largo y otro de 120 por 22».



El estero de Viña del Mar, donde hubo un proyecto para obras portuarias.

Relacionemos ahora una circunstancia. Y es que don Ricardo Wedeles, gestionaba ante los poderes públicos su proyecto de dársena en Población Vergara, traída nuevamente al debate después del terremoto. Fundamentando su solicitud, el señor Wedeles, se refiere a los proyectos del puerto de Valparaíso con el rompeolas que parte de Punta Duprat y dice:

«Atendida la enorme profundidad que adquiere el mar a pequeña distancia de la costa, el primer tipo de obras de protección (el del molo que parte de Punta Duprat) *debe ser y entendemos que de hecho ha sido ya abandonado por sus promotores*».

Sin embargo, don Rodolfo Wedeles figuraría luego con la gestión administrativa del proyecto Guérard, que tenía precisamente en Punta Duprat, con dirección para el centro de la bahía, un molo de 1,500 metros . . . Para nuestro estudio no necesitamos citar más.

* * *

Según dijimos, el Mensaje del Ejecutivo para la reconstrucción del Almendral, fué presentado el 12 de Octubre de 1906 a la Cámara de Diputados. El Senado tenía que aguardar, aunque el día 16, a petición del honorable senador don Domingo Fernández Concha, se aprobó por unanimidad la publicación del proyecto de mejoramiento del puerto de Valparaíso, estudiado por el ingeniero don Higinio González P., que consistía en la construcción de dos grandes muelles o embarcaderos, ubicados entre la ensenada del Puerto y Bellavista, y el ensanche del malecón de la Aduana y Almacenes Fiscales: todo con un costo que no pasaba de *cinco millones de pesos*, aprovechando las instalaciones portuarias existentes a la fecha.

En la Cámara solo vino a comenzar a discutirse el Mensaje del Ejecutivo el 2 de Noviembre; y desde el primer momento señalóse un grupo de diputados que le eran manifiestamente hostiles. La situación política y la situación económica aparecían mezcladas, o más bien dicho, se hacía obra de oposición a costa de un mensaje, cuyo despacho no podía ser más urgente. Entre los diputados más tenaces en este camino contábanse don Arturo Alessandri Palma y don Alfredo Irarrázabal Zañartu.

«El Mercurio» manifestó que este espectáculo era de los que no podían contemplarse «sin experimentar la mayor extrañeza e indignación». «El Heraldo, porta-estandarte de la Alianza Liberal, fué todavía más allá y dijo que en la actitud del señor Alessandri debían verse los resquemores del *lazcanismo* contra Valparaíso, donde la derrota de la coalición había sido tan grande. Y el señor Alessandri era *leaders* lazcanista en la Cámara...

Más hábil, el señor Irarrázaval Zañartu, considerando que el Mensaje ponía en discusión el puerto interior en el Almendral, hizo objeto a esta obra de todo género de impugnaciones. El Ministro del Interior, don Vicente Santa Cruz, negó que este asunto estuviese aun en discusión (sesión del 3 de Noviembre), pero su táctica parlamentaria no fué muy eficaz.

El diputado por Angol, también se situó desde el primer momento en el terreno de la defensa de las demás poblaciones a quienes se echaba en olvido, no obstante, encontrarse entre las más damnificadas por el terremoto. Y luego entró en el exámen de la política portuaria, tachándola de centralismo en favor de Valparaíso.

«A tal extremo hemos llegado en este camino — dijo — que hasta hemos encauzado hacía Valparaíso toda la producción del país entero, nada más que para no quitar a Valparaíso el cetro del comerció nacional.

«*Hemos dejado que el ferrocarril a San Antonio no llegára más que a Melipilla y ahí nos detuvimos, como si todos nuestros ingenieros y nuestros hombres públicos le tuvieran horror al mar.* Y otro tanto hemos hecho con todos los ferrocarriles transversales».

Aquel debate fué muy largo, complicado con tantos temas. Y terciaron principalmente a favor de Valparaíso los diputados don Guillermo Rivera, don José Ramón Gutierrez, don Samuel Leon Silva y don Jorge Matte; pero este último no pudo menos de declarar:

«Concuerdo con el honorable diputado de Angol, sobre la necesidad tan imperiosa de hacer no solo el puerto de Valparaíso, *sino también el de San Antonio, Papudo, y quizá Quintero*; *y para ésto creo que contaremos con el concurso de todos los hombres patriotas que se interesan por el engrandecimiento de nuestra patria*». (Sesión del 10 de Noviembre de 1906).

Cuatro días después se terminaba la discusión del proyecto en la Cámara y se votaba especialmente el artículo que proponía el empréstito de un millón cien mil libras, que vino a autorizar la ley N.º 1887, de 6 de Diciembre de 1906. El

honorable diputado don Arturo Alessandri dijo entonces:

«Creo que este empréstito es una operación financiera de lo más desastroso que puede haber; no hay derecho para llevarla adelante y es incomprensible esta tenacidad del Gobierno para realizarla. Yo me opondré a élla y quiero que de ello quede pública constancia, porque quiero salvar mi opinión y mi conciencia ante el público...» (Sesión del 14 de Noviembre de 1906).

Si este mismo criterio lo hubiese aplicado el señor Alessandri como gobernante, sin duda que habría hecho un servicio incalculable al país. El total de la deuda pública en 1906 no era más que de *cuatrocientos millones de pesos oro de 18 peniques*!

Fueron también con puntos de vista muy particulares algunas otras impugnaciones del señor Alessandri al mensaje del Presidente don Pedro Montt, para la reconstrucción de la ciudad de Valparaíso.

«La comodidad de los habitantes del Puerto — dijo — se deberá al sacrificio de los vecinos del Almendral, de esos infelices propietarios que quedaron en la más triste situación, a causa del cataclismo, situación que ahora se va a empeorar y agravar hasta el colmo, hasta despojarlos de todo».

¡Pobres vecinos del Almendral! Pero parece que éstos se resarcieron con la ley núm. 2267, de 15 de Febrero de 1910, que autorizó otro empréstito de un millón cien mil libras para los trabajos de reconstrucción. Al menos, el diputado don Malaquías Concha, decía entonces, defendiendo a los vecinos del barrio del Puerto:

«No es justo que se haga pesar sobre todos los habitantes de Valparaíso una contribución destinada al pago de un empréstito que va a invertirse en el barrio del Almendral, que fué destruído por el terremoto. Si la contribución afectara únicamente al barrio que va a beneficiar el empréstito, nada habría que decir, porque la Municipalidad pagaría el empréstito con las entradas que le proporciona el barrio beneficiado; y de ese modo los habitantes de los otros barrios nada tendrían que decir...». (Sesión del 18 de Enero de 1910).

En suma, si la primera ley de reconstrucción levantó los clamores del diputado don Arturo Alessandri en favor de los pobres vecinos del Almendral; la segunda ley de reconstrucción, hizo que el diputado don Malaquías Concha hablara en favor de los pobres vecinos del barrio del Puerto! La cosa resulta con bastante gracia. Ningún diputado, por lo demás, tomó la defensa del barrio de Playa Ancha, ni de la parte alta de la ciudad, con los barrios de los cerros!

Por fortuna, en el Senado la discusión del Mensaje del Ejecutivo no sufrió entorpecimientos. Igual suerte cupo al proyecto que destinaba doscientos mil pesos «para el saneamiento y limpia de cauces en la ciudad de Valparaíso».

Si hemos tenido que reseñar estas incidencias que vinieron a raíz del terremoto, en lo que hace a las alternativas de la política portuaria, es porque de todo ello sacaron ventajas, tanto San Antonio como Quintero. El desconcierto de por acá era grande y los intereses de la política menuda, se manifestaban sin pudor.



VI.

El ferrocarril y el Puerto de San Antonio, vigorizados a fines de 1906.—Declaraciones del Ministro de Industria don Carlos Gregorio Avalos.—Una incidencia en la Cámara sobre la concesión de Quintero.—Las nuevas propuestas para las obras marítimas de Valparaíso.—Los proponentes y sus condiciones.—La casa White y Cía. de Nueva York y Londres ofrece hacer en tres años y medio el puerto en Viña del Mar.—Un proyecto ventajoso que se desecha.—El estudio que comenzó a hacer la comisión.—Opiniones del Ministro de Hacienda don Guillermo Subercaseaux.—Teorías incomprensibles que mantuvo el intendente de Valparaíso don Enrique Larraín Alcalde.—San Antonio y Quintero injertados en todos los debates.—El gobierno firma sorpresivamente un decreto de aceptación de la propuesta francesa conforme a los planos de Mr. Guérard y celebra un contrato ad refendum.—Mientras se formaba una violenta oposición parlamentaria, se envían al gobierno los estudios completos para el puerto de San Antonio.—El trabajo realizado por la comisión que presidía el ingeniero en jefe Gerardo van Broekman.

Siempre en el año crítico de 1906, y cuando en Valparaíso reinaba el desconcierto más grande en las orientaciones de la política portuaria el senador, don Darío Sanchez Massenelli, habló sobre la necesidad de activar los trabajos del Ferrocarril a San Antonio. Fué en una sesión del Senado, de fines de Noviembre. Y contestó el Ministro de Industria y Obras Públicas, don Carlos Gregorio Avalos, que ya había tenido oportunidad de impartir las órdenes del caso.

«*He pensado también* — añadió — *en tomar algunas medidas para la construcción del puerto en San Antonio.* A este respecto he hablado con el ingeniero señor Higinio González, que en otra ocasión fué comisionado para hacer los estudios de ese puerto. Como el señor González fijara su honorario en una cantidad que yo estimé algo subida, no pudimos ponernos de acuerdo en la primera entrevista que hemos tenido».

El senador don Vicente Reyes preguntó si el ferrocarril a San Antonio era realmente de las obras que podían reclamar preferencia. «¿Y se han hecho estudios sobre el puerto de San Antonio? — agregó. ¿Hay antecedentes que permitan creer que será utilizable para el embarque y desembarque de mercaderías? Desearía saber si hay estudios sobre la materia».

«*El señor Avalos* (Ministro de Industria y Obras Públicas).—Como antes he dicho, el ingeniero don Higinio González fué comisionado para hacer los estudios definitivos de los puertos de Constitución y San Antonio. Los estudios referentes a este último puerto no los ha hecho el señor González; pero me manifestó que tenía algunos estudios parciales sobre el particular, y como estimara su honorario en una cantidad que yo consideré subida, no llegamos a un acuerdo.

«Sin embargo, el señor González quedó en llevar al Ministerio esos estudios a fin de poder apreciarlos de común acuerdo y oyendo al señor Director de Obras Públicas. Entiendo que los estudios del señor González se podrán aprovechar, y en vista de éllos hacer un puerto de capacidad para ochenta o cien buques.

«*El señor Subercaseaux.*—Hay un plano del puerto de San Antonio hecho por la Oficina Hidrográfica de la Armada el año 1897. Este plano ha servido de base para los estudios y solicitudes que se han hecho para construir el puerto. Voy a tener el honor de enviarlo al señor senador de Santiago.

«*El señor Reyes.*—Agradezco al señor senador; pero en los momentos actuales no tendría tiempo de imponerme de él,



La población de Quintero, conforme al plano levantado por el ingeniero don Bernardo Larraín C. y aprobado por decreto supremo de 7 de Septiembre de 1912.

y tendré que limitarme a hacer consideraciones de carácter general... No habiendo antecedentes claros que acrediten que el puerto de San Antonio puede utilizarse, yo digo: lo natural es que esperemos, y que dispongamos de los escasos elementos de trabajo con que contamos, en beneficio de los ferrocarriles cuya utilidad sea incuestionable.

«*El señor Avalos* (Ministro de Industria y Obras Públicas).—*Creo que hay conveniencia en construir cuanto antes ese ferrocarril. La construcción del puerto no puede costar más de cuatro o cinco millones de pesos, cantidad relativamente insignificante comparada con los beneficios que ese puerto reportará a la zona central del país, cuyos productos tendrán una salida al mar mucho más rápida y económica que la que actualmente están*

obligados a emplear». (Sesión del 22 de Noviembre de 1906).

También terció en esta incidencia el senador don J. Elías Balmaceda para contestar al señor Reyes. «En todo caso — exclamó — no podría negarse que este ferrocarril a San Antonio es necesario para importar mercaderías y para dar salida a la costa a nuestros productos. *Así desaparecería en mucha parte el monopolio que ha venido ejerciendo el puerto de Valparaíso, con grave daño para una de las más ricas y extensas regiones del país, e imponiendo un recargo considerable para el transporte de los productos.*

«Por lo que hace al gravámen que este ferrocarril impondría al Estado, debo manifestar que no es ninguno. Baste decir que, apenas concluída la línea entre Santiago y Melipilla, empezó a producir un ocho por ciento sobre el capital invertido, interés que no producen nuestros mejores ferrocarriles».

Ahora los Ferrocarriles del Estado no producen más que pérdidas; pero la línea de Santiago a San Antonio, no solo salva todos sus gastos sino que deja fuertes ganancias. Es una excepción, aisladamente considerada.

* * *

A fines del año hubo también una incidencia de mucha importancia en la Cámara de Senadores, en que el Ministro de Industria y Obras Públicas, don Carlos Gregorio Avalos, se refirió a la concesión otorgada a don Alberto Cousiño sobre el Ferrocarril de Quintero. A juicio del señor Ministro, convenía que el Estado hiciera esa línea. Y expuso enseguida:

«*Ya que las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso, según el proyecto Kraus, están en una situación obscura, conviene que se ejecuten los trabajos que habilitarán el puerto de Quintero para la carga de madera y carbón, lo que daría una solución más inmediata a las dificultades que presenta Valparaíso*».

Agregó el Ministro que había hablado con el señor Cornelio Saavedra, representante del señor Cousiño, y le había dicho que su deseo sería también, que el ferrocarril de Quintero se hiciera por cuenta del Estado, «ya que el interés principal del concesionario está en la explotación del puerto, en la valorización de los terrenos que posee allí el señor Cousiño, y no en la explotación del ferrocarril, que es considerado por él como de interés secundario».

El señor Besa, don Arturo, cree también necesario, si ello fuera posible, dentro de la concesión otorgada al señor Cousiño, hacer la línea a Quintero por cuenta del Estado; pero esperando el tiempo en que esto pueda realizarse... Y respecto a la aglomeración de carga en el malecón de Valparaíso, observa: «*Es tan grande la dificultad para la descarga, que recientemente un buque ha tenido que ir a San Antonio a descargar su mercadería, transladándola a Santiago en carretas*». (Sesión del 10 de Diciembre de 1906).

A propósito de la misma concesión de Quintero, suscitóse otra incidencia un poco fogosa en la Cámara de Diputados.

El diputado, don Alfredo Irarrázaval Zañartu, manifestó que la concesión a don Alberto Cousiño iba a pasar a manos de una Compañía Norteamericana; y a continuación hizo algunos recuerdos de lo que ocurrió el año de 1891, durante la revolución, cuando el ejército que venía a desembarcar en Quintero, se encontró seguido por los acorazados de la escuadra norteamericana... «El ejército constitucional — dijo — no encontró medio de impedir esta oficiosa escolta que le hacían los barcos norteamericanos». Después observó:

«Tome nota la Cámara de la importancia que tendría para mañana en el caso de una eventualidad, talvez no lejana, de un conflicto internacional, la proximidad de estos vecinos a los cuales les vamos a entregar todo lo que somos, todo lo que tenemos en Valparaíso».

«*El señor Alessandri.*—Quiero levantar un cargo de conciencia. Veo que están encontrando mala esta ley que concede el puerto de Quintero. Yo voté este proyecto estimulado por la opinión del señor Echeñique, que fué su principal sostenedor en esta Cámara. Descargo mi res-

ponsabilidad sobre los hombros del señor diputado por Vichuquen.

«*El señor Richard.*—¿Y en qué consistiría lo malo? ¿En qué tome el negocio una empresa yankee?

«*El señor Alessandri.*—Yo no digo que sea mala la ley; digo que caiga sobre el diputado por Vichuquen la responsabilidad de ella.

«*El señor Richard.*—Sobre toda la Cámara, que la aprobó, cae la responsabilidad.

«*El señor Irarrázaval Zañartu.*—No se puede consentir que a las puertas de Valparaíso se establezca, en esta forma, un puerto extranjero; no somos un país como la China para estar abriendo puertos a los rusos, a los franceses o a los ingleses . . .

«*Creo, pues, que talvéz ha llegado el momento de ver modo de expropiar la concesión y los terrenos vecinos a la bahía de Quintero para construir ahí el gran puerto de Chile.* Esta idea no es nueva; fué del glorioso almirante Cochrane, de ese gran marino inglés, libertador de tres Repúblicas americanas.

«Estaba empeñado en la empresa de hacer de Quintero el primer puerto de Chile y se detuvo ante una situación de delicadeza personal y ante la calumnia, que es para los grandes hombres, lo que la sombra al roble!

«Se consiguió, pues, frustrar los propósitos de Cochrane, porque se dijo que ese grande hombre trataba de transladar la importancia de Valparaíso a Quintero para beneficiarse él mismo, pues el Gobierno le había regalado un fundo en ese lugar. Por eso no se construyó ahí el puerto». (Sesión del 6 de Julio de 1907).

Nadie refutó estas observaciones del señor Irarrázabal Zañartu, que tenían no poco de fábula. Lo que dijo Cochrane fué que la bahía de Quintero presentaba condiciones naturales muy superiores a las de la bahía de Valparaíso. Sabemos por su secretario Stevenson, que Cochrane dirigió una Memoria al Gobierno, acompañada de un plano de Quintero y recomendando esta rada para servir de apostadero a los buques de guerra de la República. Lord Cochrane concluía por ofrecer todos los terrenos necesarios en la bahía para arsenal, edificios de marina, etc.; porque allí teníamos el puerto militar por excelencia.

Conviene saber que la concesión a don Alberto Cousiño dispone que sus derechos sólo podrán ser transferidos a personas naturales o jurídicas domiciliadas en Chile y con la aprobación del Presidente de la República.

«El concesionario y las personas que representan sus derechos — preceptúa esa ley — aun cuando sean extranjeros, quedarán sujetos a las leyes y tribunales del país como si fueran chilenos, para cuanto se relacione con la concesión, entendiéndose que dichas personas o quienes adquieran sus derechos, no podrán recurrir al amparo diplomático en cualquiera dificultad que por causa de la misma concesión se produjere».

Y es curioso el sobresalto que le vino al diputado señor Arturo Alessandri por un temor imaginario a los yankees en Quintero. Como Presidente de la República, el señor Alessandri llevó a Washington nuestro derecho mismo en Tacna y Arica, con las consecuencias que hemos visto y que eran de preverse.

* * *

Iniciado el año de 1907, volvió a manifestarse la amenaza del puerto interior, El honorable diputado don Guillermo Rivera, había declarado a «El Mercurio» poco antes, con satisfacción nuestra por la campaña que habíamos librado en «El Chileno»:

«—*La idea del puerto interior puede tenerse por abandonada. No hay que pensar más en élla*».

Con todo, en la mañana del 5 de Enero se recibió de la Moneda el siguiente telegrama:

«Alcalde Bermudez.—Valparaíso.—Espero informe de la Municipalidad sobre el plano. Un sindicato propone hacer el puerto en el Almendral con tres mil metros de malecones, en cuatro años. — *Pedro Montt*».

El ingeniero Ysselsteyn, del Sindicato Volker, de Holanda, ofrecía, en efecto, hacer el ante-proyecto núm. 1, de los señores Broekman y van Hoff, por la su-

ma de diecinueve millones de pesos en el plazo ya dicho. Reseñando la historia de este asunto del puerto interior, decíamos en «El Chileno»:

«¿Puede concebirse un desórden mayor, un desconocimiento más absoluto de las prácticas administrativas? Y luego, si a toda costa se quiere puerto interior, ¿qué motivos tan especiales existen para ubicarlo en el Almendral? Sitios cuales el estero de Viña del Mar y Población Vergara, han sido señalados como mil veces preferibles por distinguidos y competentes ingenieros. Allí hay condiciones topográficas adecuadas, facilidades verdaderas, sin tomar en cuenta el ínfimo valor de las expropiaciones, comparadas con las que habría que hacer en el Almendral. Ninguna, absolutamente ninguna objeción de peso se ha hecho a esos proyectos; pero se insistó, sin embargo, en otro que, respondiendo al mismo fin, tiene el inconveniente no pequeño de lesionar numerosísimos y respetables intereses, de gravar inconsideradamente a las arcas fiscales con pérdida de muchos millones; de restringir, en suma, el área disponible en nuestra estrecha ciudad, haciéndonos perder un terreno conquistado a costa de enormes esfuerzos y de mucho dinero.

«Es este un empecinamiento que no se explica, que no puede comprenderse. Es buscar lo más costoso y difícil, con prescindencia de lo expedito, sencillo y económico». (Editorial de «El Chileno» de Valparaíso, del 7 de Enero de 1907).

Una reunión de vecinos y otra reunión de la Junta Central de Puertos, presidida la segunda por el vice-almirante don Jorge Montt, fueron contrarias al puerto interior en el Almendral; proyecto que aun siguió mantenido por S. E. el Presidente de la República. En vista de que la oposición era muy grande, formado mejor el criterio público, el Presidente firmó el 17 de Enero el decreto que aprobaba el plano de la reconstrucción del Almendral, conforme al proyecto de la comisión y que aprobaba la Municipalidad.

* * *

Por decreto supremo de 15 de Abril, se encomendó al ingeniero Gerardo van M. Broekman un estudio completo sobre las obras del puerto de San Antonio, que venían siendo pedidas en nombre de los intereses nacionales bien estudiados. Colaboraron en esta obra los ingenieros don Ramón Salas Edwards, señor Dwards, capitán Coops, don Camilo Edwards, De Doncker, De Roever y dibujantes como los señores Tenhamm y Caballieri, fuera del personal ocupado principalmente en los sondajes geológicos y en los trabajos hidrográficos. El estudio realizado honra ciertamente a la comisión por todos sus aspectos: luego nos referiremos a él.

El Gobierno había pedido meses antes un informe al Director de Obras Públicas don Carlos Koening sobre el ferrocarril y el puerto de San Antonio; y ese funcionario evacuó tal trámite con fecha 3 de Diciembre de 1906. Estudiados los antecedentes del caso, al tenor de los datos que obraban entonces, el informe del señor Koening concluía:

«*La Dirección de mi cargo estima que la ejecución simultánea del puerto y del ferrocarril es una obra necesaria y de previsión; cree que ésta no debe retardarse*, etc.».

* * *

A fin de no omitir ninguno de los antecedentes necesarios en nuestro cuadro, nos referiremos ahora a la ley de 16 de Septiembre, que se despachó en sólo una sesión en el Senado y casi con igual presteza en la otra Cámara. Se concedió por esa ley a don Domingo Otaegui el permiso «para construir y explotar una línea férrea eléctrica que, partiendo de las inmediaciones de los Almacenes Fiscales del puerto de Valparaíso, pase por La Laguna y termine en la Placilla o Peñuelas . . .».

La concesión, era por el término de noventa años, contados desde que el ferrocarril se entregase al tráfico público. Y se hablaba también del permiso «para construir y explotar en la bahía de La Laguna una dársena de abrigo y de operaciones de carga y descarga de mercaderías, un astillero y un dique seco». Estas obras ocuparían terrenos de propiedad del

solicitante y la ribera y extensión del mar que se designara por el Presidente de la República.

Todas estas obras, quedaron en nada, como la concesión a don Ambrosio Olivos para el ferrocarril eléctrico a Casablanca y como la concesión a don Carlos Wargny para el ferrocarril de Valparaíso a Concón y a los Andes. Al presentarse este asunto de la solicitud del señor Domingo Otaegui, el senador don Federico Puga Borne, observó:

«Desearía saber si el Gobierno ha estudiado este negocio y si lo cree tan sencillo y llano que no ha de traer después dificultades: una dársena y un verdadero puerto en la vecindad de Valparaíso, talvéz pudieran tener algún inconveniente para el futuro».

Con brevísimas explicaciones del Ministro señor Avalos, el proyecto se aprobó por unanimidad, en el Senado. En la Cámara pasó de la misma suerte. Y para la historia de los asuntos portuarios de la zona debe tenerse presente esa ley de 16 de Septiembre de 1907.



La barca «John».—Recuerdos del temporal de Julio de 1919 en la bahía de Valparaíso. (Fot. de don Carlos Briceño Julio).

* * *

Por esos días ya estaban presentadas las nuevas propuestas que se habían pedido para las obras del mejoramiento del puerto de Valparaíso, dejándose a los pro-

ponentes entera libertad. Un decreto supremo del 5 de Agosto, que lleva las firmas del Presidente don Pedro Montt y del Ministro de Hacienda don Guillermo Subercaseaux, nombró una comisión compuesta del intendente de Valparaíso don Enrique Larraín Alcalde, del Director General de la Armada, vice-almirante don Jorge Montt, del Director General de Obras Públicas, don Carlos Koening, del Superintendente de Aduanas, don Salvador Zegers y del ingeniero consultor de Obras de Puertos, don Adam Scott, para que, oyendo a los interesados y demás personas que estimaran convenientes, informasen al Gobierno sobre esta materia.

Las nuevas propuestas eran presentadas por los señores Ricardo y Rodolfo Wedeles, en representación de la Compañía Anglo Francesa y por el señor Domingo Merry del Val, en representación de la casa de Sir John Jackson Limited de Londres. Además, la casa White y Cía., de Nueva York y Londres, había presentado un proyecto de dique en Viña del Mar, con una área de cuarenta y tres hectáreas protegida por un rompeolas de seiscientos diez metros de largo, que partía de la desembocadura del estero, con un costo de dos millones de libras esterlinas; y la casa Volter, por la Compañía Holandesa, proponía una doble dársena en el Almendral, con una área de aguas protegidas de veintidos y media hectáreas, mil cien metros de rompeolas, tres mil setecientos sesenta metros de malecones y un presupuesto de un millón novecientas ochenta mil libras esterlinas.

Desde el primer momento se descontó la posibilidad de admitir el proyecto de la Compañía Holandesa, de doble dársena en el Almendral, con líneas que se acercaban mucho a los anteproyectos de que ya hemos hablado de los señores Broekman y van Hoff, para el puerto interior, que se quería resucitar, después de muerto.

Por desgracia, también fué desechado sin discusión el proyecto de la casa White y Cía., de Nueva York y Londres, que ofrecía hacer obras portuarias mediante el aprovechamiento del estero de Viña del Mar; cosa que nosotros habíamos sustentado como muy preferible desde las columnas de «El Chileno». El informe del ingeniero señor Adam Scott, reconocía que este proyecto tenía la ventaja de ser comparativamente fácil en los trabajos, como que la casa White ofrecía hacerlo en *tres años y medio*. Pero el consultor técnico, hablaba también de desventajas. ¿Cuáles eran éllas? Las siguientes y nada más:

«Sus principales desventajas son que está demasiado lejos del centro del comercio de la ciudad y no haría nada por el mejoramiento de la parte de Valparaíso que da al mar, sin lo cual el desembolso de £ 2.000.000 en Viña del Mar difícilmente podría ser justificado».

Pero, señor, ¿qué más valía para un buque el estar cargando o descargando a la vista de la Plaza de la Victoria, que hacerlo en Viña del Mar? ¿Cuántos puertos europeos no tienen lo que llamaríamos el puerto-bodega, lejos del puerto-ciudad o del barrio vecindario? En cambio, la seguridad para los buques era completa en el puerto que proponía la casa White y Cía.

* * *

La comisión llamada a informar, celebró su primera reunión el 1.º de Octubre de 1907, bajo la presidencia del Presidente de la República, don Pedro Montt.

El Intendente de Valparaíso, don Enrique Larraín Alcalde y el vicealmirante don Jorge Montt, opinaron que se iniciara desde luego una dársena en el Barón, que podría prestar sus servicios en breve tiempo, mientras se construyera el proyecto Guérard de la Compañía Batignoles, u otro análogo.

Contestó el Ministro de Hacienda don Guillermo Subercaseaux que debía hacerse una u otra cosa, pues si se realizaba el proyecto Guérard, de la Compañía Anglo Francesa que representaban los señores Wedeles, estaría demás la dársena en el Barón «*y había que tener presente que Valparaíso no era el único puerto de la República que había que habilitar...*» y los recursos de los empréstitos no eran ilimitados.

En la sesión del día siguiente, el Ministro de Hacienda señor Subercaseaux fué

todavía más explícito: y, oponiéndose a los mayores gastos de otros proyectos, habló de que era un hecho «*la habilitación de los puertos de Pichilemu, San Antonio, Papudo y Quintero, que vendrían a descargar considerablemente a Valparaíso*». De esta opinión fué también don Omer Huet, Director General de los Ferrocarriles del Estado, que se encontraba presente.

Más tarde habrá oportunidad de ver unas excusas muy curiosas del señor Subercaseaux, quien parecía olvidado de estas y otras actuaciones suyas bien definidas.

Y buscando únicamente lo que nos importa en estas sesiones, llegamos a la quinta reunión (16 de Octubre de 1907) en la cual se manifestaron juicios del mayor interés, de parte del señor J. W. Pearson, gerente de la Compañía Inglesa de Vapores, especialmente invitado.

«El señor Pearson — dice el acta — expresó que consideraba muy conveniente el proyecto Guérard, en cuanto al área abrigada y a la longitud de los malecones; pero encuentra su costo excesivo, y, por lo tanto, es de parecer que se pidan propuestas públicas para el estudio y ejecución de otros proyectos que sean de costo menos elevado, y se pueda así cobrar derechos más bajos por la tonelada de carga que los que se tendrían que cobrar realizando el proyecto Guérard, para que el capital invertido diera un interés conveniente. *Que, por otra parte, no se necesitan obras tan considerables, ya que se habilitarán los puertos de San Antonio y Quintero, que descargarán considerablemente a Valparaíso,* y estima que dadas las obras, relativamente de poco valor, que se proyectan para Quintero, la movilización de la carga se hará en ese puerto con poco costo, lo que hará disminuir considerablemente la importancia de Valparaíso».

Más claro no podía hablar el gerente de la Compañía Inglesa de Vapores. Contestó el Intendente de Valparaíso don Enrique Larraín Alcalde manifestando que esta clase de obras no debían mirarse con criterio netamente comercial...

¡Supremo descubrimiento! ¿Y qué criterio deberá tenerse en vista, cuando se trate de cuantiosas inversiones para la construcción de un gran puerto? ¿Será posible que el Fisco les diga a los contribuyentes que el sacrificio de un empréstito de doscientos o más millones de pesos para construir un puerto, viene a ser un gravámen a pura pérdida?

«Respecto — dijo — de la idea emitida por el señor Pearson, de que tomando importancia Quintero, San Antonio, y otros puertos, no habrá necesidad de hacer grandes obras en Valparaíso, que después tal vez no las necesite, debe también combatirla, no sólo por la seguridad que tiene de que Valparaíso no verá decaer en el porvenir su importancia, sino también porque, por consideraciones de esta clase, no se pueden abandonar a su propia suerte, intereses tan ingentes como los que se han radicado en Valparaíso, en propiedades y en valores de todo género. *Si los demás puertos de la República le arrebatan más tarde su comercio a Valparaíso, ello será en cumplimiento de leyes económicas y de conveniencias comerciales que no estamos en situación de prever...*».

El Superintendente de Aduanas, don Salvador Zegers manifestó también que el asunto del mejoramiento del puerto de Valparaíso *no debía mirarse bajo el punto de vista pecuniario,* lo cual era dar nuevas alas a los que combatían el proyecto. Lo mismo opinaba el Intendente Larraín Alcalde: que no debía darse importancia al mayor o menor interés que produjeran las inversiones proyectadas..... Agregó el señor Zegers que ni Quintero ni San Antonio en ningún caso podrían disminuir la importancia de Valparaíso.

* * *

Tomaremos finalmente el acta de la sesión octava, celebrada en Santiago el 8 de Mayo de 1908, también presidida por el Presidente don Pedro Montt.

El vicealmirante don Jorge Montt se refirió incidentalmente al servicio de los Ferrocarriles del Estado y dijo que si el puerto de Valparaíso tenía dificultades tan grandes para una movilización de 1 millón 600.000 toneladas como había alcanzado en 1907, ¿qué sería si tuviera que

movilizar las 3.100,000 toneladas, como era la capacidad de ciertas obras que se estaban indicando?

«El señor Ministro del Interior (don Rafael Sotomayor) — sigue el acta — manifestó a este respecto *que el trazado por Melipilla que había que realizar, vendría a descargar considerablemente la línea actual* y a facilitar la movilización de la carga que proporcionaría el puerto de Valparaíso.

«El señor Ministro de Relaciones Exteriores (don Federico Puga Borne) preguntó si se había tomado en cuenta en la elaboración de los proyectos los otros puertos que había que habilitar, como Papudo y San Antonio, por ejemplo, que vendrían a descargar considerablemente a Valparaíso; agregó que gran parte de la carga del ferrocarril de la Calera iría a Papudo, así como también la del ferrocarril de Melipilla iría a San Antonio, y esto sería en cinco o seis años más, fecha en que, seguramente, estarían ya habilitados estos puertos con sus ramales de ferrocarriles correspondientes.

«Contestó el almirante Montt manifestando que la importancia de Valparaíso no podría disminuirse por la apertura de esos puertos. Citó varios ejemplos, entre otros, el del puerto de la Plata, cuya apertura no había disminuído la carga de Buenos Aires . . .».

Cuando el debate estaba orillado de esta suerte, el Gobierno dictó sorpresivamente, con fecha 20 de Junio de 1908 un decreto de aceptación de la propuesta anglo-francesa, que representaban los señores Ricardo y Rodolfo Wedeles, conforme los planos del ingeniero Mr. Adolfo Guérard, por la suma de cuatro millones de libras esterlinas; hizo en seguida un contrato ad-referéndum y el 5 de Julio envió un mensaje al Congreso pidiendo la sanción de todo lo obrado.

El proyecto del Ejecutivo iba a encontrar una formidable oposición, aunque el informe de la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados, evacuado el 1.º de Agosto, fué desde luego favorable al mensaje.

Días antes (Sesión del 25 de Julio) el diputado don Jorge Huneeus había recomendado el proyecto del Ejecutivo y el Ministro de Hacienda don Enrique A. Rodríguez contestó diciendo que, en efecto, el proyecto era de una importancia extraordinaria, «por cuanto está llamado a satisfacer una necesidad importantísima, como es la de hacer alguna vez el puerto de Valparaíso, y también, señor Presidente, la gran conveniencia que hay en abrir nuestro país al capital francés, que, hoy por hoy, es el más abundante y el que está en disponibilidad para venir a nuestro país a invertirse en obras de esta magnitud».

Sin embargo, ni después de informado, hubo acuerdo para tratar del proyecto (sesión del 5 de Agosto) y así transcurrió todo el período ordinario.

* * *

La primera crítica a fondo del proyecto del Ejecutivo, conforme a los planos de Mr. Guérard, la hizo en el mes de Octubre, el distinguido profesional chileno, don Domingo Casanova O., en los «Anales del Instituto de Ingenieros de Chile». Hasta entonces, lo único que el público conocía de ese proyecto, era el famoso molo, de longitud variable, para abrigar la bahía; y ésto se estimaba una creación verdaderamente original. El señor Casanova, dijo como resúmen de sus observaciones:

«El tajamar Guérard (que no es más que la resurrección del antiguo proyecto del ingeniero chileno señor Salazar), después de terminado, no habrá dado a la bahía de Valparaíso más tranquilidad que la que hoy tiene naturalmente. Los millones que en dicho tajamar se hayan invertido, serán dinero arrojado al fondo del mar.

«Por desgracia, cuanto digamos los ingenieros chilenos, no será tomado en cuenta por los actuales hombres de Gobierno, dada la preferencia manifiesta por todo lo que huele a extranjerismo. Resignémonos, pues, a ver dilapidar nuestros dineros fiscales; pero dejemos constancia de nuestras opiniones para que los estadistas del futuro sepan que se basan en estudios serios al verlas confirmadas por los hechos. Puede que así logremos contener la ola de desprestigio en que se ve en-

vuelto todo el cuerpo de ingenieros nacionales».

* * *

Mientras tanto, llegó la hora de los estudios completos sobre el proyecto del puerto de San Antonio que presentaba al Gobierno el ingeniero jefe Gerardo van M. Broekman. Y la presentación de este notabilísimo trabajo vino a coincidir exactamente con la discusión que se iniciaba en la Cámara de Diputados sobre las obras portuarias de Valparaíso.



Fotografía de 1915 con las obras portuarias de San Antonio en construcción.

El proyecto del señor Broekman sobre San Antonio comprendía para ser ejecutadas, desde luego, las obras de abrigo indispensables y además 630 metros de malecones para el atraque de los buques, con amplios terraplenes para estación de ferrocarril, bodegas, etc., holgadamente suficientes para movilizar hasta medio millón de toneladas. «El presupuesto de las obras — decía el señor Broekman, — alcanza a $ 17.000,000 oro de 18 d. o sea £ 1.275.000 y la sola economía de gastos de acarreo de la carga, que evitaría la vía de Valparaíso, larga y difícil, y se movilizaría por San Antonio, es de más de un millón de pesos oro de 18 peniques».

El estudio hecho por el señor Broekman, como los planos de su proyecto, son de lo más completos que se han presentado en el país.

«El puerto de San Antonio — dice el informe que tenemos a la vista — sería la estación marítima del ferrocarril que une a la capital y a la zona central del país con ese puerto, y estaría destinado a la importación de cargamentos voluminosos tales como carbón de piedra y materiales de construcción y a la exportación de productos agrícolas, que consumidos o producidos en las provincias de Santiago, O'Higgins y Colchagua, preferirían esta vía a la actual de Valparaíso, por la economía de fletes, pero no atraería las mercaderías valiosas que dan a Valparaíso su importancia comercial, para las

que la economía de fletes es un pequeño tanto por ciento de su valor.

«San Antonio no sería un rival de Valparaíso, sino el auxiliar que lo descargaría de los cargamentos de menos valor que lo entorpecen».

En la primera parte, que se refiere a «Estudios Económicos y Comerciales», el señor Broekman entra a la materia con el siguiente párrafo de consideraciones generales (Octubre de 1908):

«El puerto de San Antonio, cuyas buenas condiciones naturales fueron reconocidas desde los primeros tiempos de la Colonia, como consta de las más antiguas crónicas e historias, comenzó a poblarse y a servir para la exportación de granos desde el año de 1790, en que lo reconoció oficialmente el futuro virrey don Ambrosio O'Higgins. El rápido desarrollo que tomó el puerto en sus primeros años no ha continuado; pero el ferrocarril que lo úne con Santiago, del que solo falta poner en explotación unos 25 kilómetros, presenta la oportunidad de aprovechar ampliamente las ventajas que a la zona central del país, el puerto ofrece, no solo por las economías de flete de cargamentos voluminosos de importación y exportación que evitarían la vía de Valparaíso, larga y costosa, y por la salida al mar que proporcionaria a la región agrícola vecina; sino también porque para la zona central y especialmente para la capital, sería un puerto de reserva, si huelgas, terremotos u otras causas mayores obstruyeran temporalmente el de Valparaíso. En efecto, San Antonio dista solo 113 kilómetros de Santiago, mientras que Valparaíso 186, de línea de explotación excepcionalmente difícil».

En 1908 tampoco se preveía la nivelación de los fletes, decretada en 1926.

El estudio del señor Broekman comprende en la primera parte el movimiento comercial, con la zona servida por el puerto y la carga movilizada; el movimiento marítimo y luego las condiciones de rentabilidad con los datos de la economía de los gastos de acarreo y el capital invertido por tonelada movilizada. El segundo capítulo trae los estudios técnicos de las Mareas, Topografía y Geología, Vientos y otras observaciones meteorológicas, corrientes y olas, etc.

La segunda parte comprende las obras proyectadas a través de las premisas comerciales. Están ahí los elementos esenciales del puerto, con la descripción de las obras inmediatas y futuras: molos, terraplenes y atracaderos, terrenos para la estación de trenes, terrenos reservados, muelles, malecones, obras de la ciudad, comprendiendo el desarrollo de ésta, etc.

El informe se combina con un grande Atlas del proyecto, reproducción esmerada que honra los talleres nacionales de imprenta; así como los estudios generales honran a la comisión que los desempeñó.

La obra litográfica no desmerece al lado de los planos de Kraus, impresos en Delft; y al lado de los planos de Scott, impresos en Londres.

* * *

La parte histórica del informe habría podido, acaso, explayarse algo; sobre todo cuando el señor Broekman habla, como ya vimos, de que San Antonio «sería un puerto de reserva, si huelgas, terremotos u otras causas mayores obstruyeran temporalmente el de Valparaíso». Tal ocurrió, por ejemplo, en 1865, cuando, establecido el bloqueo de Valparaíso por la escuadra española, el Gobierno habilitó como puerto mayor a San Antonio; y entonces nunca dejó esa bahía de tener anclados unos treinta o más buques, cuyas operaciones de carga y descarga se efectuaban sin inconvenientes, a pesar de los medios tan elementales de que podía disponerse. La Memoria del Ministerio del Interior, presentada por don Alvaro Covarrubias en 1866, observa, por su parte:

«El bloqueo de Valparaíso obligó a reparar apresuradamente los caminos que unen la capital con los puertos inmediatos. Así, mientras duró, se refaccionó el del puerto de San Antonio hasta dejarlo cómodamente transitable para las más pesadas carretas. *Se abrió uno nuevo entre la estación de San Pedro y el puerto de Quintero*. Se compuso el del Alga-

rrobo hasta unirlo con el que existe entre Santiago y Valparaíso. Y a fin de facilitar el transporte a este puerto de las mercaderías desembarcadas en el Algarrobo, se hizo transitable para carretas el llamado de la *costa*».

Todo esto ocurría en 1865, cuando el ferrocarril de Santiago a Valparaíso, apenas llevaba dos años de inaugurado. Por lo demás, respecto del nuevo camino abierto entonces, desde la estación de San Pedro al puerto de Quintero — camino precursor del actual ferrocarril — reproduciremos el siguiente decreto, que es una muestra de la facilidad con que entonces se arreglaron las cosas:

«Santiago, Noviembre 24 de 1865. — En virtud de las facultades que me confiere la ley de 24 de Septiembre último, he acordado y decreto:

«Art. 1.º *Declárase puerto mayor la bahía de Quintero, situada al norte de Valparaíso.*



Una vista parcial de la bahía del Puerto de San Antonio.

«Art. 2.º Los Ministros de la Aduana de Valparaíso designarán los empleados que deben pasar a prestar sus servicios al puerto de Quintero, y de ello darán cuenta al Gobierno.

«Art. 3.º El presente decreto comenzará a regir desde esta fecha.

«Tómese razón, comuníquese y publíquese. — *Pérez.* — Alejandro Reyes».



VII.

El famoso proyecto Guérard.—Con su discusión estaba llamado a fortalecerse el puerto de San Antonio.—La propuesta aceptada por el Ejecutivo, después de un informe contrario del consultor técnico señor Scott.—El abandono del proyecto Kraus, que antes era «el ideal».—Cosas de técnicos.—Fases del debate en la Cámara.—Un informe que contempla la situación que se creará para Valparaíso con el ferrocarril y puerto de San Antonio.—El diputado por Valparaíso don José Ramón Gutierrez y su actuación.—La campaña del diputado por Angol don Alfredo Irarrázaval Zañartu.—Un proyecto nacional, basado en el de Kraus.—Otro proyecto que tampoco logra abrirse camino.—El meeting celebrado en Valparaíso el 29 de Noviembre de 1908, para pedir la aprobación del proyecto Guérard.—Cincuenta mil manifestantes, presididos por el vice-almirante Montt.—Una actitud contradictoria.—La oposición recrudece después del meeting.—Un discurso del diputado don Ramón Rivas a favor del puerto de San Antonio.—El diputado por Quillota don Agustín Edwards.—Un voto del diputado don Arturo Alessandri derriba el Ministerio.—Dos meses sin sesiones.—El nuevo Ministro del Interior declara que el gobierno no hace cuestión cerrada del asunto del puerto de Valparaíso.—Conclusiones de un estudio en el 4.° Congreso Científico, 1.° Pan Americano.

Se habrá visto, por las reseñas basadas en fuentes oficiales que venimos haciendo, cómo el proyecto del puerto de San Antonio fué levantándose y tonificándose, si pudiéramos decirlo así, en la discusión misma de las obras marítimas de Valparaíso. Nuestro análisis tiene forzosamente que contemplar la marcha paralela de las dos obras; y tanto se hermanaron que a la postre salieron juntas y acollaradas una y otra, en una misma ley despachada por el Congreso!

La discusión del mensaje del Ejecutivo sobre las obras marítimas del puerto de Valparaíso, se inició en la Cámara el 22 de Octubre de 1908. Y desde ese momento señalóse como un opositor decidido el honorable diputado don Alfredo Irarrázaval Zañartu. Esa oposición, hay que reconocerlo, era mantenida con brillo y con talento, mediante un estudio concienzudo que no habían hecho otros parlamentarios para quienes el proyecto del Gobierno era inmejorable.

Este proyecto, reducido a escritura pública por un contrato ad-referendum, como dijimos, era uno de los de Mr. Adolfo Guérard, Inspector General de Puentes y Calzadas de Francia y se componía principalmente del famoso rompeolas, con longitud variable, según la propuesta, porque fluctuaba entre mil y mil quinientos metros, — pudiendo todavía consultarse una prolongación futura, — y todo ubicado en sitios y profundidades que condenaba Kraus por la naturaleza del subsuelo en la bahía de Valparaíso. En la propuesta aceptada, el rompeolas no tenía más que mil metros, con nacimiento en Punta Duprat, como es el que ahora se construye con idéntica dirección por la casa Pearson.

Después seguían en la propuesta de la casa Batignolles, aceptada por el Gobierno, dos mil metros de malecones de atraque; una serie de enrocados hasta el fuerte Andes y un muelle de atraque para buques, especialmente equipado para la descarga de carbón. Venían, por último, todas las instalaciones y maquinarias para la movilización. El precio de las obras era de cuatro millones de libras esterlinas; y para el pago se concedía a los contratistas la explotación del puerto por el término de treinta y dos años, sin contar el plazo de la ejecución, garantizando además el Gobierno un interés de cinco por ciento anual sobre el

dicho precio de los cuatro millones de libras.

El consultor técnico señor Scott, había elevado un informe muy desfavorable, llegando a sostener en resumen: «Se ha demostrado que la ubicación para el rompeolas no es la mejor; que la sección propuesta del rompeolas no es la más apropiada para la bahía de Valparaíso; que la sección propuesta para los malecones debería ser muy mejorada, *y que el precio total es excesivamente elevado.* En una palabra, la propuesta de la Compañía Batignolles *no es la mejor que por ese dinero puede obtenerse*».

Y a pesar de estas opiniones del ingeniero consultor de Obras de Puerto, el Gobierno, un mes después, dictaba el decreto de aceptación de la propuesta francesa, o sea del proyecto Guérard. Por lo demás, el consultor técnico, al pronunciarse en contra del molo de Punta Duprat, proponía otro menor en la caleta del Membrillo.

Para el Gobierno había sido antes, el de Kraus, el proyecto completo y definitivo, que satisfacía todas las necesidades presentes y futuras de Valparaíso. Así también lo manifestaron todos desde Valparaíso, según se recordará. Y ahora era el ideal, sin que las condiciones del puerto hubiesen variado substancialmente, un proyecto como el de Guérard, sin punto de contacto con el de Kraus... Este importaba *dos millones quinientas sesenta mil libras esterlinas*; lo que a algunos les pareció excesivo como gasto y en vista de esto se proponía ahora un proyecto por *cuatro millones de libras*, con tantos distingos que muy luego se convertiría en cinco o más millones de libras.

Ya no se acordó nadie del proyecto Kraus — un ideal de ayer — sino para referirse a eso con el tono de la más completa inconsecuencia. Al iniciarse en la Cámara la discusión del mensaje sobre el famoso proyecto Guérard, el Ministro de Hacienda don Pedro N. Montenegro dijo que el Gobierno había considerado inútil pedir nuevas propuestas sobre la base del proyecto Kraus, «porque todas habrían de resentirse del mismo defecto, de consultar una suma muy superior a la señalada».

«Por otra parte — añadió — *el Gobierno adquirió el convencimiento de que el proyecto Kraus era deficiente para la satisfacción de las necesidades que se experimentan en el puerto de Valparaíso... Hubo de prescindirse de estas bases del proyecto Kraus* y se optó entonces por pedir propuestas públicas con base amplia, a fin de que cada proponente, bajo su responsabilidad y con arreglo a los planos más adecuados, hiciera las propuestas respectivas por la cantidad que estimara conveniente.

«En estas condiciones se presentaron varias propuestas privadas, todas las que concurrieron a la licitación hecha sobre las bases de la propuesta Kraus, y, además, la propuesta a que se hace referencia en el mensaje que se discute de la casa Batignolles. *Esta casa no concurrió a la licitación para la construcción del puerto en conformidad al proyecto Kraus, porque consideró que descansaba sobre bases defectuosas. Sin embargo, manifestó al Gobierno que, sujetándose a otros planos, no tendría inconveniente en emprender y en realizar el trabajo*». (Sesión del 22 de Octubre de 1908).

* * *

La discusión de este problema en la Cámara tuvo, pués, que dar origen a un debate muy extenso y también muy apasionado, sobre todo por la oposición tan enérgica y tan contundente del diputado por Angol don Alfredo Irarrázaval Zañartu. El asunto era impugnado tanto por la parte técnica como por la parte económica. Y en apoyo de obras menos rangosas, ingenieros como el señor Beader, proporcionaron estas opiniones, que fueron leídas por el diputado por Angol en la sesión del 2 de Noviembre:

«Larguísimo y angosto, como es el país, está llamado a tener muchos puertos — grandes y chicos, importantes e insignificantes — cual estaciones y paraderos de un ferrocarril, y no uno sólo como algún país de enorme extensión interior y limitado litoral.

«Valparaíso no es, por ejemplo, como Buenos Aires, Montevideo, Callao, o San

Francisco de California, que son puertas obligadas a vastísimos territorios. La dilatada costa de Chile permite un considerable número de puertos, un dote de la naturaleza que se debiera aprovechar agradecido. Ningún esfuerzo humano impedirá la apertura de esos puertos y es enteramente inútil creer que élla se detenga siquiera por el sólo hecho de acumular en Valparaíso instalaciones y obras costosísimas».

La oposición se veía reforzada de mil maneras, dentro de la Cámara, al tratarse de otras fases del proyecto. Hasta los diputados mismos de Valparaíso, viéronse obligados más de una vez a curiosas confesiones que servían para envolverlos en las mallas de la dialéctica. Así, el honorable señor León Silva don Samuel, dijo en un discurso:

«Se pretende que Valparaíso no debe experimentar este adelanto tan considerable porque hay otros puertos, como el de San Antonio, que reducirán más tarde, en gran parte, el movimiento del puerto de Valparaíso. Esta no es una objeción digna de ser tomada en cuenta. La experiencia dice otra cosa.

«Yo cito para rebatir esta objeción, lo que pasó con el puerto de Buenos Aires, que teniendo un movimiento de seiscientas mil toneladas de mercaderías por año, se temió que la construcción del puerto de La Plata, vecino a él, disminuiría considerablemente ese movimiento de mercaderías. Ocurrió, sin embargo, que en vez de disminuir, aumentó a trece millones de toneladas. *A Valparaíso no podrá sucederle jamás que disminuya su importancia, porque su ubicación en el centro del país le permitirá ser siempre el puerto jefe*». (Sesión del 29 de Octubre).

Otro de los defensores del proyecto del Gobierno, o sea del proyecto Guérard, el honorable diputado don Agustín Edwards, argumentaba en la misma sesión:

«Ahora, señor presidente, ¿traerán las obras de Valparaíso, como consecuencia, la relegación de toda obra de mejoramiento en los otros puertos de la República? ¿Traerán, como consecuencia, las obras del puerto de Valparaíso, que San Antonio no pueda surgir, que Quintero esté llamado siempre a llevar una vida lánguida . . . ? No lo creo, señor presidente.

«Se ha observado en todas partes del mundo que, apenas se construye un puerto, surge, casi inmediatamente, la necesidad de construir otro, porque ese primer puerto desarrolla un movimiento y producción mercantil enormes, a tal extremo que pronto aquel se hace insuficiente, y entonces es necesario construir otro para atender el movimiento comercial».

Según estas observaciones de don Agustín Edwards, la tan cacareada concentración portuaria que vino a recomendarnos por acá un profesional francés, M. Sauvaire Jourdan, no pasa de ser una pamplina. Ya veremos la exposición de la doctrina en 1913 y el objeto para que se les hizo servir entre nosotros.

* * *

Los adversarios del proyecto sacaban nuevas armas de las propias argumentaciones de los defensores. Y mientras el honorable diputado, don Agustín Edwards, decía por ejemplo, que la base económica de la propuesta Batignolles no podía ser más ventajosa, el señor Irarrázaval Zañartu replicaba con más lógica:

«La propuesta Batignolles, tomado en su conjunto o en sus tres tamaños, se adjudica desde luego la explotación del puerto de Valparaíso durante treinta y cinco años; lo que, agregado a los nueve años que durará la ejecución de las obras, da un total de cuarenta y cuatro años. Y ya podrán calcular mis honorables colegas lo que significa el quedar a merced de una compañía extranjera durante tan largo espacio de tiempo.

«¿Necesitaré decir que esto ha sido causa de conflictos internacionales donde quiera, que esto ha sucedido? Ejemplo, la China, cuyas dificultades internacionales han sido originadas por la malhadada idea de entregar la explotación de sus puertos a compañías extranjeras. Por eso yo espero que mis honorables colegas no habrán de aceptar por ningún motivo esta diminución de nuestra soberanía, entregando nuestro principal puerto a una compañía extranjera».

La parte técnica del proyecto, continuó siendo muy combatida, no menos que el costo de los cuatro millones de libras, que, por circunstancias que se señalaban, serían fatalmente cinco millones o más. El Ministro de Hacienda señor Montenegro, hacía esfuerzos vanos por defender la obra del Ejecutivo.



Otras muestras del temporal de Julio de 1919 en la bahía de Valparaíso.

Como el señor Irarrázaval Zañartu llegó a poner en claro que la comisión no había tenido en vista todos los antecedentes del caso, puesto que algunos documentos importantes no figuraban en el archivo, el mismo diputado propuso el aplazamiento de la discusión del proyecto. Votóse esta indicación en la sesión del 4 de Noviembre y fué rechazada por *diecisiete votos contra doce, absteniéndose de votar dos señores diputados.*

Votaron por el aplazamiento, los señores: Concha Malaquías, Flores Marcial, Huneeus Alejandro, Irarrázaval Alfredo, Izquierdo Vargas F., Lamas Luis, Leiva José Román, Ovalle Abraham, Pereira Guillermo, Rivas Vicuña Ramón, Ruiz Valledor Eduardo, Zañartu Enrique. Y se abstuvieron de votar los señores: Cox Méndez Ricardo y Vial Carvallo Daniel. Con muy poco más, hasta triunfa el aplazamiento propuesto por el honorable señor Irarrázaval!!

A indicación del señor Puga Borne se aceptó, después de mil acaloradas incidencias, que el proyecto pasara a las Comisiones de Hacienda y de Obras Públicas, para que, unidas, expidieran un informe. Solo así se calmaron los ánimos, porque a esas votaciones se les estaba dando carácter político.

El informe de mayoría tuvo sólo diez líneas, enumerando las tres proposiciones concretas que se habían desechado — una de éllas era la de que *las obras no serían entregadas en ningún caso en explotación a particulares* — y sin avanzar ningún otro estudio. Este vino a realizarlo el informe de minoría, subscrito por don Abraham Ovalle.

En resumen, sostuvo el señor Ovalle

que si las obras que se proyectaban en Valparaíso no eran aconsejables desde el punto de vista de su practicabilidad, tampoco lo eran por su aspecto económico. Demostró en seguida que los datos que se habían dado para calcular el rendimiento del puerto eran erróneos. Decíase que el rendimiento no bajaría de doscientas ochenta mil libras anuales, lo que permitiría servir los intereses y amortización del capital de cuatro millones de libras que importaban las obras.

«Un mejor estudio de este asunto — proseguía don Abraham Ovalle — demuestra que el movimiento comercial de Valparaíso no es el que se tomó de base para estos cálculos, habiendo la probabilidad de que tan pronto principie a prestar servicios el ferrocarril y puerto de San Antonio y se habilite el de Quintero, el movimiento comercial de Valparaíso habrá de decrecer forzosamente de modo muy sensible».

El informe del señor Ovalle, que tiene fecha 12 de Noviembre de 1908, demuestra más fijeza en el análisis del futuro, que otras seguridades que daban en contrario algunos diputados por Valparaíso. Y en vez de cuatro millones de libras esterlinas para las obras, se proponían dos millones; porque fallando los cálculos económicos se presentaría para el Gobierno esta disyuntiva fatal: u obtener de los contratistas que fijaran tarifas sumamente subidas, lo que redundaría en daño del comercio, o imponerse el Fisco un desembolso muy crecido para atender al pago de la garantía, lo que significaba un perjuicio muy grave para la nación.

* * *

Junto con producirse el informe del señor Ovalle, «La Unión» publicó una carta del honorable diputado por Valparaíso don José Ramón Gutiérrez, como explicación de la conducta que el firmante venía observando. La carta estaba dirigida a don Alfredo Rodríguez Rozas y era a propósito de un acuerdo del Directorio Departamental del partido conservador, destinado a mover la opinión pública a fin de que ésta pidiera el pronto despacho del proyecto para las obras marítimas de Valparaíso.

Sostenía el señor Gutiérrez que el proyecto Guérard era económicamente perjudicial por su enorme costo. En la discusión habían salido datos que no se conocían ni habían sido antes tomados en cuenta.

«Advierta usted — decía la carta — que una compañía extranjera explotará (no deja de ser deprimente para nuestro decoro nacional), explotará, repito, durante muchos años esas obras, debiendo sacar de las tarifas de carga y descarga el cinco por ciento del capital que invierta y además el dos por ciento de amortización, o sea el siete por ciento en todo. No se le ha tomado el peso a este factor.

«En esta situación, San Antonio, que va a tener ferrocarril y obras de puerto; Quintero, que también va a tener ferrocarril próximamente; y Papudo, *se absorberán gran parte de la carga que antes se hacía por Valparaíso. Fíjese que San Antonio quedará a cien kilómetros de Santiago, y Valparaíso a 187, con el Tabón de por medio*. Quintero, con una bahía mansa, con facilidad para el movimiento de la carga, y a muy poca distancia de la línea central. Al lado de Valparaíso se están formando, pues, dos rivales, ¿y en tales circunstancias se presenta un proyecto que lleva naturalmente a una alza de tarifas por movimiento de carga, superior a la de sus rivales?»

Terminaba el señor Gutiérrez diciendo que si él no se creía autorizado para resistir el proyecto, en cambio se vería privado de ampararlo con toda resolución en los debates de la Cámara. El honorable señor Irarrázaval Zañartu aprovechó la incidencia para decir, aunque atribuyendo a la carta un carácter que no tenía:

«Llamado por sus electores el señor Gutiérrez a prestar incondicionalmente apoyo a la aprobación del proyecto referente a las obras del puerto de Valparaíso, el honorable señor Gutiérrez declara en la carta a que me he referido que este proyecto va en contra su conciencia, porque se ha convencido que su aprobación sería la ruina para el puerto de Valparaíso».

El señor Gutiérrez expuso que, aunque la carta no era una respuesta a sus electores y se había publicado sin su autorización, élla era la expresión de su pensamiento, de modo que nada tenía que retirar.

Siguieron una serie de recursos innobles contra los representantes que de este modo manifestaban su criterio. Una correspondencia que vió la luz pública en los diarios de Valparaíso por aquellos días, informaba que se habían *cuadrado* para resistir al proyecto dos diputados liberales y dos radicales. «Y lo que es más monstruoso según se dice — continuaba — es que el diputado por Valparaíso señor Gutiérrez, también forma en esta columna de resistencia».

Protestó el diputado don José Ramón Gutiérrez de esta manera de considerar la cuestión y de la clase de armas que se ejercitaban; y volvió a hacer uso de la palabra en aquel interminable debate.

«A mi juicio, adoptando el proyecto Guérard — dijo — imponemos al país un gravamen muy pesado; nos embarcamos en la solución de un problema misterioso. Se va a ejecutar, bajo el agua y sobre cieno, trabajos de tal naturaleza que jamás se han efectuado en país alguno y es por demás lamentable que a un país nuevo y pobre, venga a tocarle la triste suerte de experimentar en cabeza propia lo que convendría observar primero en cabeza ajena».

Por su parte, el señor Irarrázaval Zañartu expuso que si el señor Kraus había hecho diecisiete mil seiscientos sondajes en la bahía de Valparaíso, el señor Guérard no había hecho uno solo . . .

«Mr. Guérard — refirió — fué recibido en Valparaíso por una comisión, a la que dirigió preguntas que probaron, en primer lugar, su propósito muy laudable de instruirse en la cuestión, y enseguida y ante todo, una falta absoluta de preparación en el problema que se había propuesto estudiar. Pero, en fin, esta comisión lo fué informando del movimiento de la bahía, de los naufrágios; le contaron varias veces el caso del «Arequipa» . . .

«El dijo que necesitaba un día más y éste lo dedicó a pasear por los malecones; creo que además se embarcó en el «Meusa». Este fué el viaje de Mr. Guérard a Valparaíso. Lo calumniaria si dijera que estuvo en Valparaíso cuatro días; en ningún caso estuvo más de una semana.

«No hizo un solo sondaje, ni un solo estudio durante su estada. Y con este bagaje volvió a Santiago a presentar su proyecto!

«Y yo digo: si había un hombre tan extraordinario, tan excepcionalmente competente, que con la punta del dedo traza sobre un mapa un molo y hace enseguida surgir del fondo del mar un nuevo muro de mil metros arrojando piedras a su fondo, como Deucalion hacía surgir a las multitudes, ¿para qué fuímos a buscar a Kraus? ¿para qué le pagamos doce mil libras? ¿para qué le dimos como ayudantes a ocho ingenieros extranjeros? ¿para qué le dimos diez dibujantes de Rotterdam, ochenta hombres de mar, un piloto y un contramaestre?».

El honorable diputado, que tanta fuerza de argumentación gastaba en su discurso, demostró enseguida que Mr. Guérard mismo, tampoco parecía un convencido de su obra. En el primer proyecto hablaba de un molo de mil quinientos metros; en la segunda propuesta el molo se reduce a la mitad y en cambio se construye otro al lado del Barón. Y en la tercera propuesta, el molo vuelve a crecer, pero desaparece el apéndice que veíamos al lado del Barón!

En la sesión del 28 de Noviembre, el diputado por Valparaíso don José Ramón Gutiérrez dió fin a su discurso, diciendo que se encontraba en un conflicto de dos deberes: el de diputado por Valparaíso y el de representante de la Nación. Y conciliando los intereses particulares de una ciudad con los generales del país, proponía invertir hasta la suma de *dos millones quinientas setenta mil libras* en la construcción de las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso y desagües de la ciudad.

* * *

Por esos mismos días ya estaba presentado un magnífico proyecto de los se-

ñores Julio Torrealba T., concesionario del puerto de Constitución, y David Montt J., que nos tocó comentar en «El Chileno» de Santiago; proyecto basado en los estudios de la comisión presidida por Kraus, y en las observaciones de un grupo de profesionales, ingenieros, marinos, armadores y empresarios de navegación. La Casa de Sir John Jackson Ltd., se hallaba pronta para ejecutar este proyecto, que se llamó *proyecto nacional*, en contraposición del proyecto Guérard.

Desgraciadamente, no hubo modo de interesar a los poderes públicos en este asunto, cuyos términos comparativos se establecían así:

«El proyecto Guérard costará *cuatro millones de libras*. Completándolo con diques y obras de saneamiento, no contempladas en él, subirá a *cinco millones*.

«El proyecto nacional costaría dos millones y medio de libras esterlinas, completo: con diques, saneamiento y otras construcciones no contenidas en aquél. Tendríamos así una diferencia de *dos y medio millones de libras* en favor del proyecto nacional.

«Adviértase, además, que el proyecto Guérard es un simple ante-puerto, de aguas semi abrigadas. El Nacional ofrece ante-puerto y dársenas extensas de abrigo absoluto, aptas para el carguío directo, excento de la menor interrupción.

«El proyecto Guérard ha sido calificado por los técnicos nacionales y extranjeros como *inseguro* en su ejecución. El Nacional, ubicado en una zona perfectamente reconocida, ofrece *absoluta seguridad*».

Las obras proyectadas, constaban de un ante-puerto en El Membrillo, y seguían a continuación las dársenas de Las Habas y de La Aduana, para rematar con la dársena Arturo Prat. Este proyecto era semejante al de Kraus, pero reformado y adaptado a las verdaderas conveniencias del presente y de un futuro lejano. Los solicitantes decían:

«En vista de que últimamente y después del contrato ad-referendum hecho por el Gobierno con los señores Wedeles, la apertura de los puertos de Quintero, debido a una empresa particular, y San Antonio, obra gubernativa, pueden considerarse como hechos absolutamente reales y asegurados, hemos llegado a la conclusión de que las cosas han cambiado para Valparaíso. En efecto, en poco tiempo más, éste ya habrá dejado de ser el único puerto de que puede disponer la zona central del país, como ha sido hasta hoy. Quintero y San Antonio, a cual más se convertirán bien pronto — por la fuerza natural de su privilegiada ubicación y por su abreviado kilometraje a las grandes regiones de producción y de consumo, — en dos centros de grande actividad marítima, destinados a fuerte e incontenible competencia a Valparaíso en virtud de las reducidas tarifas que podrán adoptar».

Se llama la atención enseguida a la influencia que ha ejercido en todas partes del mundo, sobre los antiguos centros, la creación de centros nuevos. «Estos últimos surgen invariablemente en virtud de la deficiencia e inconvenientes de los antiguos». Así la sola espectativa de la aprobación del proyecto Guérard, que habría de costar cuatro millones de libras para principiar y luego un millón más para completarlo con la construcción de diques y desviaciones de cauces, ha traído la apertura de Quintero y luego traerá la de San Antonio.

«En presencia, pues, de la nueva situación creada así para Valparaíso, invertir en sus obras de mejoramiento una suma mayor que la conveniente, sería colocarlo en el campo de batalla de las tarifas, cohibido y maniatado. Entregarlo, además, a una explotación extranjera cuyo único objeto fuera el lucro, ajeno a toda otra consideración, sería hacer gravitar sobre él una carga tan pesada que le sería difícil sobrellevar . . . ».

Valparaíso, según los solicitantes, y aun contando con los auxilios que el Gobierno le diera, «perdería su vida propia, bajo leyes económicas que no pueden contrarrestarse, fatales, ineludibles, ya que cada cual busca instintivamente lo más barato». «Y si en ningún caso habría de quedar desplazado — a despecho de la implacable competencia de sus émulos

— llevaría ese puerto una existencia lánguida e intercadente».

* * *

Simultáneamente con el proyecto de los señores Torrealba y Montt, apareció otro del mismo carácter, de don Marcial Cordovez Aguirre, basado también en los estudios de la bahía hechos por Kraus. Este proyecto del señor Cordovez, consultaba dos dársenas y un abrigo completo de todo el malecón. Junto con exponer y defender su proyecto, el señor Cordovez fué todavía más extenso en el análisis de las obras de Guérard, llegando a decir:

«Hasta los más legos en estas materias tienen la convicción — pueden tenerla — de que los trabajos que van a realizarse resultarán un completo fracaso en toda forma».

¿Y respecto del famoso molo? Veamos:

«El murallón que seguramente se va a construir, y con el cual se cree resguardar de la furia del océano a medio Valparaíso o a Valparaíso entero, a más de ser, como se sabe, un trabajo costosísimo, por lo que hace a dinero y tiempo, no podrá tener la estabilidad requerida por fundarse en una zona extremadamente peligrosa, tanto por la hondura del fango como por la braveza del mar.

«El señor Scott condena ese proyecto con muy fundadas razones... El órgano de la colonia inglesa de Valparaíso, se ha expresado en términos durísimos sobre el proyecto del señor Guérard, trayendo a la memoria el fracaso de sus obras en otras partes».

Pero, «The Chilean Times» debe de haberse dicho en aquella oportunidad, que no hay peor sordo que el que no quiere oír...! Por lo demás, el proyecto de don Marcial Cordovez Aguirre, que significaba $ 36.000,000 de economías sobre las obras incompletas del ingeniero Guérard, mereció ser traído a colación durante los debates, por el diputado de Valparaíso, don José Ramón Gutiérrez, quien, según vimos, propuso en la sesión del 28 de Noviembre, invertir hasta la suma de dos millones quinientas setenta mil libras esterlinas en las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso y desagües de la ciudad.

* * *

Al día siguiente, el Domingo 29 de Noviembre, se verificaba en Valparaíso un gran meeting que se había venido preparando con aparato inusitado para pedir la aprobación del proyecto Guérard. La junta directiva del meeting estaba presidida por el vicealmirante don Jorge Montt y pertenecían a ella, como miembros, representantes de todos los partidos políticos. Servía de secretario don Alfredo Rodríguez Rozas. Quienes habían pedido la cooperación de los partidos políticos, eran el primer Alcalde de Valparaíso, don Enrique Bermudez y el primer Alcalde de Viña del Mar, don Juan Magalhaes.

Entre los representantes del partido liberal doctrinario, figuraba el vicealmiran te don Luis Uribe O., partidario ahora del molo Guérard y que cinco años antes, recomendando las obras del proyecto Kraus, decía que «los muros de los rompeolas, tanto en las dársenas contempladas en Las Habas y a lo largo de los Almacenes de Aduana, como en el Barón, *en ningún caso se fundan a una profundidad mayor de veinte metros*...». Salir de ahí era peligroso. «Se ve, pues, que bajo el punto de vista de la profundidad del mar, las obras proyectadas por la comisión Kraus *no pueden merecer objeciones de ninguna especie*». (Artículo de don L. Uribe O., publicado en «El Mercurio» y en «El Ferrocarril» del 21 de Diciembre de 1903).

Concurrieron también a presidir el soberbio comicio, el senador de la provincia, don Joaquín Figueroa Larraín y los diputados del departamento don Samuel León Silva y don Guillermo Rivera.

Hubo cincuenta mil manifestantes, según cálculos no exagerados. Las columnas se organizaron en la Avenida Brasil y de ahí se dirigieron a la Plaza Sotomayor, en donde se habían habilitado dos tribunas para los oradores.

Abrió el comicio el vicealmirante Montt y después hicieron uso de la palabra, entre otros, los señores Guillermo Plummer,

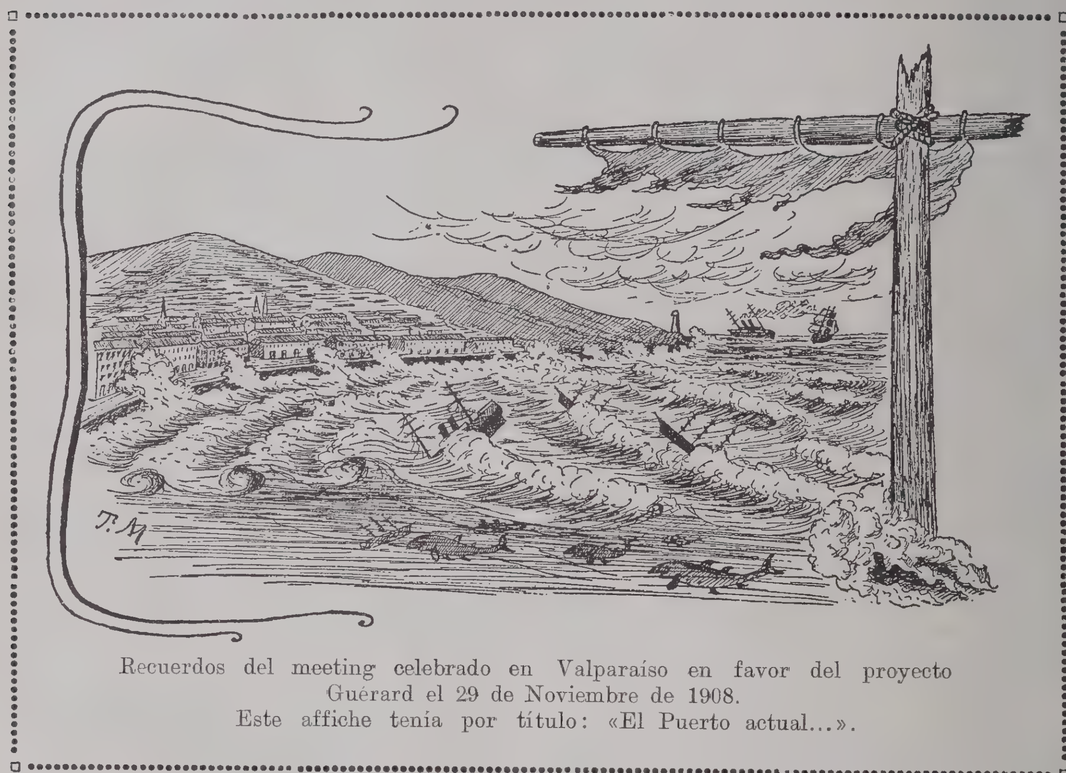
Ernesto Hübner, Luis Lyon, Jorge Hörmann, Luis Gomez Carreño; Egidio Poblete, a nombre de «La Unión»; Roberto Cuevas, a nombre de «El Mercurio» y Belisario Galvez a nombre de «El Chileno». Las musas también pagaron su tributo, por conducto de uno de sus más aplaudidos intérpretes, don Víctor Domingo Silva, quien sintetizando aquella reunión en una arenga lírica, exclamaba, con el vigor del paroxismo:

Es la conciencia pública
que, harta ya de mentiras, sublévase y rechaza
a los que abofetean la faz de la República!
Alerta, ciudadanos! La Patria necesita
de todo nuestro aliento. — Caterva nunca ahita
de cuervos antropófagos, la asalta; y ni siquiera,
para aventar sus huesos, aguardará que muera.

Cerró la manifestación don Emilio Crisologo Varas con la lectura de las conclusiones aprobadas, que eran como sigue:

1.º Pedir a la Honorable Cámara de putados el pronto despacho del proyecto pendiente ante ella, en que se contrata la ejecución de las obras marítimas de este puerto.

2.º Pedir a los poderes públicos que, tan pronto como se haya despachado ese proyecto de ley, se proceda a la ejecución de las obras.



Recuerdos del meeting celebrado en Valparaíso en favor del proyecto Guérard el 29 de Noviembre de 1908.
Este affiche tenía por título: «El Puerto actual...».

* * *

Si antes del meeting la oposición venía ardorosa y continua, después fué peor en la Cámara. Hasta se dijo que agentes de la firma Batignolles habían andado reclutando concurrencia para el meeting. Era la respuesta a un remitido injurioso de la Casa Batignolles contra el honorable diputado por Angol, actual Ministro de Chile en el Brasil.

La presidencia de don Jorge Montt aparecía para muchos verdaderamente inexplicable al tenor de una acta que se publicó de las Comisiones de Hacienda y Obras Públicas de la Cámara de Diputados, correspondiente al 6 de Noviembre, es decir, veinte días antes del meeting. Se hizo mérito en esa reunión del informe de los almirantes señores Montt, Uribe, Goñi, Simpson, y de los capitanes señores Wilson y Nef.

«En este informe (sobre el proyecto Guérard) los almirantes dicen que es exagerado el costo de la obra por las dificultades que ofrece la naturaleza del subsuelo submarino y las grandes profundidades en que se ubican los rompeolas; *de manera que su costo no guarda relación con las exigencias y condiciones de la bahía* . . . . .

«A juicio de los almirantes, lo que desacredita la bahía de Valparaíso y ha motivado el alza de los fletes y el costo exhorbitante de movilización de mercaderías, *no es el desabrigo a que están expuestos los buques, sino la falta de elementos modernos de movilización.* A juicio de los almirantes, *basta con construir malecones y muelles en número suficiente. Los buques terminarán sus operaciones en la cuarta parte del tiempo que hoy emplean*».

De aquí sacó argumentos poderosos el diputado señor Ramón Rivas, para decir que Valparaíso no requería obras tan dispendiosas como las que se reclamaban, sino obras modestas, más útiles y más reproductivas.



Otro affiche del meeting del proyecto Guérard (29 de Noviembre de 1908), con el título de «El Puerto, como debiera quedar». ¡El famoso molo, por poco no tiene la virtud de Moisés cuando el paso del Mar Rojo!

«Ayer, — prosiguió — ha tenido lugar en Valparaíso un gran meeting, al cual han concurrido, según la relación de la prensa, treinta, cuarenta o cincuenta mil personas . . . ; pero si en ese comicio público se ha pedido que aceptemos el proyecto Guérard, será por que indudablemente los que tal petición hayan hecho *no saben que los dineros con que hubiera de ejecutarse esa obra, pertenecen a todo el país y no a Valparaíso exclusivamente*».

Si las obras del puerto de Valparaíso no podían hacerse con menos de cuatro millones de libras, esto es con más de cincuenta millones de pesos oro de 18 d,

era evidente que las tales obras no podían costearse con el movimiento de la bahía, ni aun suponiéndolo triplicado.

«El honorable Ministro de Hacienda actual — siguió — se ha puesto en contradicción con sus antecesores, particularmente con el honorable señor Subercaseaux, que fué el primero en tratar este negocio. *El honorable señor Subercaseaux me ha declarado que jamás durante su Ministerio se pensó en otra cosa que en una inversión de dinero en las obras de Valparaíso, que estuviera en relación con el movimiento de la bahía, de modo que no significase una gabela onerosa para el Estado*».

El diputado señor Rivas, don Ramón, siguió con otro orden de consideraciones que nos interesan más de cerca.

«Basta tener, señor presidente, — dijo — un mapa de Chile en la mano o una geografía para ver que nosotros no podemos tener un puerto único, sino muchos puertos, tantos como lo exigen las necesidades de las provincias y departamentos de la República. Y tantos puertos como cuantos cumplan con la condición de ser término de ferrocarril.

«El comercio debe buscar sin duda alguna dos cosas: los fletes más cortos y más baratos, el puerto más seguro, más abrigado y al mismo tiempo menos costoso. Un puerto no está determinado solo por la naturaleza sino también por las obras de los hombres, como cuando convergen a él varias líneas férreas.

«*Así, para las provincias de Santiago, O'Higgins y Colchagua su puerto natural es San Antonio*. Faltan, señor presidente, solo veinticinco kilómetros para que los rieles lleguen hasta esas playas o se termine ese ferrocarril, y una vez que esto suceda, Santiago se encontraría a ciento trece kilómetros del mar, setenta y seis kilómetros menos que lo que se encuentra distante de Valparaíso, con un recorrido más plano, no demandando crecidos gastos la conservación de la línea férrea.

«San Antonio, llamado como digo, por la naturaleza y también por la mano del hombre a ser el puerto de tres provincias centrales, ha sido objeto de varios estudios y ahora últimamente de uno muy meditado, casi perfecto, por el distinguido ingeniero señor Gerardo Broekman».

Entra el señor Rivas a referirse en extenso a los estudios que cita y al final dice:

«Como ve la Cámara, considerando este problema en sus dos aspectos, económico y financiero, está autorizado con exceso el empleo de un capital de dieciocho millones de pesos en la construcción de estas obras en San Antonio.

«Económicamente considerado, significa esto, como he dicho para la zona de atracción del puerto de San Antonio, para las tres provincias más ricas, pobladas, productivas, y comerciales de nuestro país, un ahorro anual de cerca de cuatro millones de pesos. Y financieramente considerado, será éste un puerto que, léjos de importar una gabela para el Fisco, y que pese sobre todo el país, ha de dejar utilidades, ganancias al Estado....

«Cuando el puerto de San Antonio sea un hecho, dadas sus grandes expectativas, no habrá que dudar por un momento de que será uno de los de más movimiento comercial de la República. Hay que tomar en cuenta también que, construido ese puerto con arreglo a los estudios hechos por el señor Broekman, *podrían movilizarse en él desde luego quinientas mil toneladas, y, con muy poco costo, habilitarlo para la movilización de una carga dos, tres o cuatro veces mayor*». (Sesión del 4 de Diciembre de 1908).

¡Tómese en cuenta que en el año último, San Antonio ha movilizado casi ochocientas mil toneladas y Valparaíso ni siquiera enteró el millón! Después de poner como ejemplo los estudios del puerto de San Antonio, en contraste con los estudios tan mal hechos del puerto de Valparaíso, don Ramón Rivas, terminó magníficamente su discurso.

«Yo desearía — dijo — que el honorable Ministro de Hacienda, que ha sido el patrocinante del proyecto relativo al puerto de Valparaíso, nós dijera si las mismas razones que lo han impulsado a amparar este proyecto, pueden influir en él para que también active y dé forma

a la idea de hacer el puerto de San Antonio....

«Deseo saber si está convencido su señoría de la bondad de una obra destinada a descargar al ferrocarril de Santiago a Valparaíso de su excesivo trabajo y a aliviar a las mercaderías que entran al país de la gabela de ir a un puerto caro y con un flete costoso.

«Desearía que el señor Ministro hubiera patrocinado el proyecto del señor Broekman ante la Cámara y que nos hubiese dicho que si necesario es, en su concepto, el puerto de Valparaíso, más necesario o igualmente necesario es el puerto de San Antonio y que si bien cree que es conveniente la inversión de sesenta millones en el primero, mejor inversión sería la de dieciocho en las obras del puerto de San Antonio, que es por su naturaleza y por la mano del hombre que ha hecho converjer a él una línea férrea de la mayor importancia, el puerto obligado de las ricas provincias de Santiago, O'Higgins y Colchagua, así como Llico, lo es de Curicó y Constitución de Talca y Ñuble».

Estrechado de esta suerte, el Ministro de Hacienda señor Montenegro contestó en la misma sesión del 4 de Diciembre de 1908:

«El Gobierno tiene el más decidido propósito, de abordar las construcciones de obras marítimas, no solamente en Valparaíso, *sino también en San Antonio* y otros puertos de la República.... La zona de atracción que servirá el puerto de San Antonio es muy importante, sus suelos son fértiles, sus productos valiosos y el Gobierno, en cumplimiento de su deber, no puede permanecer indiferente a estas circunstancias».

Felicitándose el señor Rivas Vicuña de estas declaraciones del Ministro de Hacienda, repitió una vez más que el puerto de San Antonio costaría dieciocho millones de pesos y estaría rentado por las propias entradas que produciría su movimiento comercial, y hasta dejaría una ganancia segura al Fisco; y «*en cambio* — agregó — *el puerto de Valparaíso no será un puerto reproductivo, sino un puerto sostenido a pura pérdida, con lo que se originará una gabela constante, a la cual tendrán seguramente que contribuir el resto de las provincias*». (Sesión ya citada del 4 de Diciembre de 1908).

Los diputados de Valparaíso no dijeron ni una sola palabra y menos habían de decir los demás.

* * *

Con el propósito de rebatir, según dijo, algunas de las observaciones que se habían formulado, terció una vez más en el debate sobre el puerto de Valparaíso el honorable diputado por Quillota, don Agustín Edwards.

Primeramente quiso desvanecer los escrúpulos patrióticos de los que argumentaban con que no era posible que el principal puerto de la República pasara a manos de una empresa extranjera por cuarenta o cincuenta años; y dijo que «*en muchos países del mundo no se considera herida la dignidad nacional ni sufre el decoro de las naciones, porque se entregue la explotación de las grandes faenas, de empresas de transportes o de empresas de movilización, como en este caso, a compañías extranjeras*». «Sin ir más lejos, señor presidente, — prosiguió imperturbable don Agustín Edwards — tienen sus señorías al otro lado de los Andes la República Argentina, en la cual toda la red de los ferrocarriles, con pocas excepciones, está en manos de compañías extranjeras; y el patriotismo argentino no se ha sentido alarmado en ningún caso por este motivo». (Sesión del 7 de Diciembre de 1908).

Según ésto, tampoco debería haber inconveniente para que los Ferrocarriles del Estado de Chile, llamados a eterno déficit y origen de tantos escándalos en su manejo y administración, se entreguen a algún sindicato extranjero en arrendamiento y nos libremos los contribuyentes de un fardo que ya abruma.

Y a propósito, en «El Mercurio» del 7 de Marzo del presente año, publícase una entrevista con el Ministro de Vías y Comunicaciones don Angel Guarello, a quien se interroga sobre la noticia dada por los diarios de Santiago respecto de que la firma extranjera de Spencer & Waters había hecho proposiciones al Gobierno

«para tomar en arrendamiento la Empresa de los Ferrocarriles del Estado *sobre condiciones que representarían una utilidad al Fisco*».

«—Hasta el momento — declara el Ministro — no he tenido el menor conocimiento de semejante negociación. Y ya que me interrogan sobre el particular, debo declararles con entera franqueza, que mi opinión es bien sencilla: considero que el país que no es dueño de sus elementos de transporte, *es un país vendido*...».

Pero el señor Agustín Edwards — nuestro representante en la Comisión Plebiscitaria de Arica — entró luego a un ejemplo más directo, citando el caso de un puerto de río en Bélgica, el puerto de Bruges (en español Brujas), situado entre Amberes y Ostende.

«Solo el año antepasado — dijo — se terminaron las obras de este puerto, que fueron construídas por una compañía inglesa. Estas obras se hicieron en el corazón de la Bélgica, pues, este puerto no es ni siquiera puerto de mar; y sin embargo la dignidad de Bélgica no se sintió afectada, porque una compañía inglesa hacía la construcción y la explotaba como concesionaria.

«Pues bien, en este pequeño puerto, que solo tenía el insignificante movimiento de veintiocho mil toneladas anuales, nótelo bien la Cámara, y habiendo en Amberes obras de puerto de primera clase, se invirtieron por la Compañía Inglesa diez millones de francos. ¿Y sabe la Cámara cuál ha sido el resultado? Que en 1907, primer año de la explotación del puerto, el movimiento que antes era de veintiocho mil toneladas, subió a doscientos ochenta mil. Y este resultado se produjo a pesar de estar a pocos pasos del puerto de Ostende y del de Amberes, establecido muchos años antes y que tiene todas las comodidades posibles para la carga y descarga.

«*Ya ve la Cámara cómo en otras partes no se alarma nadie, porque se entrega la explotación de un puerto a una compañía extranjera*».

Entre paréntesis, en «El Mercurio» del 28 de Marzo del presente año se comenta la noticia de que el Perú entregaría a una empresa norteamericana la explotación de las obras portuarias del Callao, que en un plazo de diez años más deberían entregarse al fisco por la casa concesionaria francesa que las explota. Coméntase, pues, el hecho de que al Gobierno del Perú se le alejan las esperanzas de entrar en posesión de las obras; «*y a pesar de que esto se hace contra toda la opinión pública*, nadie se atreve a protestar». Pero el que no se atrevan a protestar, no quiere decir que la alarma no se manifieste entre los peruanos...!.

Se comprende que aquella clase de razonamientos era contraproducente, no convencía a nadie. El honorable diputado don Enrique Zañartu manifestó que, comunicado Bruges con Ostende por medio de un canal, que es la vía más barata de comunicación, era increible que en un año hubiera subido su producción a tanto, nada más que por la construcción del puerto, habiendo en la región tantas fábricas desde antiguo. «*Lo que hay es que, construido el puerto* — dijo — *toda esa enorme producción que salía por Ostende o Amberes, salió por Bruges*».

«Todavía el señor Edwards — agregó don Enrique Zañartu — nos trajo a la memoria este puerto de Bruges, como argumento para probarnos que los pueblos no se sienten alarmados, porque entregan sus puertos a Compañías extranjeras. Pensar que los belgas se sintieran alarmados con la entrega de Bruges a una compañía extranjera, es como pensar que los chilenos nos sintiéramos alarmados, porque una compañía alemana tiene la explotación del servicio de tranvías eléctricos de Santiago...

«Bruges está a unos cuantos kilómetros de Ostende. ¿Qué peligro podría haber en que se entregara su explotación a una compañía extranjera? No sucede igual cosa con Valparaíso, que es el puerto único en un radio de quinientos kilómetros, que es la llave de la salida de la producción del país, que es la llave de la defensa nacional.

«¿Hay paridad entre este caso y aquel que citaba el señor Edwards? Absolutamente ninguna. *No sé como podríamos comparar la influencia que tiene Bruges*

en Bélgica con la que tendría Valparaíso entregado a la Compañía Batignolles.

«Yo pregunto: ¿no tenemos ya las primeras manifestaciones? ¿No hemos visto levantarse cincuenta mil hombres presididos por el almirante Montt para pedir el pronto despacho de este proyecto? Y, ¿cuántos diputados, honorable presidente, no vendrían aquí elegidos por la Compañía de Batignolles, no solo de Valparaíso, sino del país entero? ¿Podría compararse la influencia de la Compañía explotadora de Bruges, en Bélgica, a la influencia que tendría la Compañía Batignolles en Chile?»

* * *

El debate siguió, por un acuerdo, en la opacidad de las sesiones nocturnas y a poco andar faltaba quórum. El cansancio era visible en todos los ánimos.

En la sesión del 9 de Diciembre, los diputados don Alfredo Irarrázaval Zañartu y don Enrique Zañartu P., que tantas armas habían gastado contra el proyecto del Ejecutivo, presentaron una moción que en la parte que más nos concierne decía para fundamentarse:

«La provincia de Santiago no tiene por qué pagar a los vecinos de Valparaíso el tributo de sesenta y tantos kilómetros de exceso que hoy recorren sus productos, teniendo además que pagar el mayor que imponen los enormes gradientes de la vía del Tabón.

«El puerto de San Antonio importa un abaratamiento de los fletes para los productos de exportación de las provincias de Santiago y de las regiones del sur hasta Linares inclusive».

El artículo 1.º de la nueva moción disponía: «La Dirección de Obras Públicas, asesorada de una comisión de ingenieros, jefes de marina y gerentes de las compañías de vapores establecidas en Valparaíso, designada por el Presidente de la República, recomendará al Gobierno, dentro del plazo de noventa días, *el plan definitivo de las obras marítimas que de-*



Los restos del vapor «Sais» en el temporal de Julio de 1919 en la bahía de Valparaíso.

berán llevarse a cabo en los puertos de Valparaíso y San Antonio. Y dentro del plazo de diez meses las que deberán verificarse en Papudo y Llico».

Los proponentes fundamentaron su moción con lujo de argumentos y de estudios. Después, la política se tornó muy turbia. El honorable diputado don Arturo Alessandri propuso la supresión de las sesiones especiales que se habían acordado; y el Ministerio se apresuró a decir que ese voto tenía alcance político. Y en vez de manifestación de confianza, el Ministerio recibió una censura en la sesión del 18 de Diciembre.

Entrevistados al día siguiente los señores Zañartu, explicaron las causas de la caída del Ministerio, diciendo entre otras cosas: «En el debate del puerto de Valparaíso la mayoría de la Cámara estaba y está por un proyecto de proporciones razonables que se realice por medio de propuestas públicas; en cambio, la Moneda está por el proyecto Guérard. El Ministerio no sintió ni una sola vez la influencia de estas corrientes parlamentarias y no hizo otra cosa que plantarse con la obsesión del molo, sin tener consideración alguna a las razones que opusieron los amigos».

La Cámara no sesionó por espacio de casi dos meses; pero el 9 de Febrero, habiéndose juntado quorum, el honorable señor Espejo le preguntó al nuevo Ministro del Interior, señor Eduardo Charme, *qué pensaba el Gobierno sobre el proyecto del puerto de Valparaíso y sobre el retardo que había venido sufriendo*; y en medio de la sorpresa de la sala, el Ministro del Interior contestó:

«*El Gobierno no ha querido hacer cuestión cerrada de este asunto, y se atendrá a lo que acuerde a este respecto la mayoría de la Cámara*. Lo que al Gobierno más interesa por ahora, es el despacho de la ley de presupuestos . . .».

En cambio, el Ministerio que se había venido al suelo con el voto del diputado don Arturo Alessandri, manifestó, no una, sino muchas veces, que tenía la resolución de sacar triunfante el proyecto Guérard, y que el Ministerio ligaba su existencia a la aprobación de ese proyecto.

* * *

Estaba muy reciente, por entonces, la celebración del 4.º Congreso Científico, 1.º Pan Americano, que celebró sus sesiones en la capital de la República, del 25 de Diciembre de 1908 al 5 de Enero de 1909. Y entre los trabajos presentados a la solemne asamblea, figuraba uno del ingeniero civil don Eduardo Reyes Cox, sobre «El mejoramiento del Puerto de Valparaíso».

Examinando el movimiento de Valparaíso, y la influencia que le estaba asignada a los puertos de San Antonio y Quintero, el señor Reyes Cox sostenía que el costo de las obras que se emprendieran en Valparaíso no debía exceder de *cuarenta millones oro de 18 d* «si se desea que las entradas del puerto paguen el interés y amortización del capital invertido». Desde luego el proyecto Guérard era muchísimo más caro.

En cuanto a la parte técnica, no era aceptable la construcción de un ante-puerto en Valparaíso, mucho menos como el que se proyectaba con molos en grandes profundidades.

«Pocas veces — decía el señor Reyes Cox — se han ejecutado rompeolas fundados en fango, y nunca en profundidades de 50 y 60 metros. En Trieste se ha fundado un molo sobre fango, pero con 18 metros de agua solamente, y así se han tenido hundimientos que han alcanzado hasta la mitad de la altura del molo, es decir nueve metros, y los gastos de conservación resultan naturalmente muy costosos.

«Como es sabido, los tratadistas de obras marítimas están de acuerdo en considerar peligrosa la fundación en fango y expuesta a muchos imprevistos y aconsejan evitarlo en lo posible.

«*En cambio, la ejecución de simples dársenas apegadas a la costa, es relativamente fácil en Valparaíso, pues no se llega a profundidades mayores de 20 ó 25 metros y el fondo de fundación no es fangoso*».

Esta fué precisamente la base de los proyectos de Casanova en 1898 y de Kraus en 1903; todos desechados, según vimos, con torpeza indecible.

VIII.

La rescisión del contrato para el proyecto Guérard.—El nuevo mensaje del Ejecutivo para gastar tres millones de libras en el puerto de Valparaíso, sin indicar ningún proyecto.—El mensaje del Ejecutivo para la construcción del puerto de San Antonio conforme a los planos y estudios del ingeniero Gerardo van M. Broekman.—El contraste de la situación de Valparaíso y de la situación de San Antonio.—En el período ordinario de 1910, vuélvese a tratar del proyecto de las obras marítimas de Valparaíso.—Confesiones y satisfacciones públicas.—Un desagravio a los que habían combatido el proyecto Guérard.—El proyecto del puerto de San Antonio queda con más refuerzo que antes y obtiene ser tratado conjuntamente con el puerto de Valparaíso.—Los diputados de Valparaíso allanando el camino al puerto de San Antonio.—Marchan del brazo en el debate San Antonio y Valparaíso.—La votación del 28 de Junio de 1910.—La Cámara se ocupa en una modificación del ferrocarril y puerto de Quintero.—Originalísimos puntos de vista del diputado señor Arturo Alessandri.—La respuesta que le da el señor Irarrázaval Zañartu.—El proyecto de los puertos de Valparaíso y San Antonio en el Senado.—Una indicación del honorable señor Mac Iver para desglosar el proyecto es rechazada por dieciseis votos contra tres.—Los paladines del puerto de San Antonio eran los representantes de Valparaíso.—La ley promulgada el 7 de Septiembre de 1910 «para el mejoramiento de los puertos de Valparaíso y San Antonio».

Cuando ya iba a enterarse un año del contrato ad-referendum suscrito el 20 de Junio de 1908, para ser ratificado en el plazo de seis meses, sobre construcción y concesión del puerto de Valparaíso, la casa Batignolles comunicó al Gobierno que daba por rescindido el contrato. En realidad, este asunto estaba muerto desde mucho antes.

Contrasta la agitación promovida en su tiempo, con la indiferencia con que se recibió la noticia oficial de la determinación que tomaban los representantes de la compañía anglo-francesa don Ricardo y don Rodolfo Wedeles. En la prensa local no se hizo el menor comentario. Y el Gobierno tomó entonces una determinación curiosa, de que da muestras el mensaje del 15 de Junio de 1909, firmado por el Presidente don Pedro Montt y el Ministro de Hacienda don Luis Devoto.

En vista de lo ocurrido y en vista de que era cada vez más imperiosa la necesidad de hacer las obras portuarias de Valparaíso, el Gobierno se limitaba a proponer el siguiente proyecto de ley:

«Autorízase al Presidente de la República, por el término de dos años, para que contrate por un precio que no exceda de *tres millones de libras esterlinas* las obras que sean necesarias para el mejoramiento del puerto de Valparaíso».

No se decía cuáles serían estas obras, porque todos los proyectos habían sido abandonados. El Gobierno no patrocinaba ningún proyecto. Volvíamos a la situación que se produjo después del terremoto. Eso sí que el Gobierno opinaba que las obras podrían ser pagadas o contratando un empréstito o concediendo la explotación de las mismas obras.

La Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados, trabajó para resolver este asunto ayudada del Ministro de Industria y Obras Públicas, don Pedro García de la Huerta y del consultor técnico de obras de puertos, don Adam Scott. Desde luego, el gasto de los tres millones de libras, fué lo que sirvió de base; y dentro de ese margen hubo este programa, sugerido por el señor Scott: «2,650 metros de malecones y muelles, que permitirían ganar al mar 17 hectáreas de terreno, que sería preciso terraplenar, y un rompeolas de 1,200 metros de longitud, que partiría de la punta del Mem-

brillo y permitiría dejar en abrigo contra las marejadas, 204 hectáreas de la bahía».

Dividíose la comisión para informar: el informe de mayoría, suscrito por los señores Jorge Matte, Darío Urzúa, Belfor Fernández y Eduardo Délano (30 de Agosto) es favorable al mensaje, pero con esta salvedad, relativamente al pago de las obras, a fin de que no volviera a repetirse la malhadada cláusula del contrato fenecido con la casa Batignolles:

«La comisión no encuentra aceptable el sistema de conceder la explotación del puerto a la empresa constructora, garantizándose un interés y una fuerte amortización anual para que se reembolse el capital que se invierta en las obras. Considera preferible que las obras se ejecuten por cuenta del Estado y en provecho suyo, pagándoselas con el dinero que se obtenga *por medio de un empréstito cuyo servicio se hará con las entradas del puerto mismo*».

El informe de minoría, fechado pocos días después, el 12 de Septiembre, tiene la firma de don Guillermo Subercaseaux, y es contrario al proyecto Scott. Se limita, en suma, a proponer que se autoricen para las obras marítimas de Valparaíso no más de setecientas cincuenta mil libras, «*lo cual constituye un desembolso de dinero claramente justificado por el aspecto económico de las obras*».

Más de *setecientas cincuenta mil libras* no podían invertirse en las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso, «considerando que las condiciones geográficas del país exigen la existencia de diversos puertos para servir las diversas zonas, y que de esta manera no parece justificado un fuerte desenbolso para conseguir la perfección de uno solo de nuestros puertos . . .».

Estando tan claramente fijado el criterio de un economista de la talla del señor Guillermo Subercaseaux, no se comprenden las excusas que dió más tarde y que tendremos ocasión de ver.

* * *

Mientras las obras de Valparaíso quedaban en el cáos, siguió un mensaje presidencial relativo a la construcción del puerto de San Antonio, conforme a planos y proyectos de carácter definitivos.

Valparaíso no tenía tanta suerte. El Gobierno había abandonado el famoso proyecto Guérard, como antes abandonara el proyecto Kraus, considerados uno y otro «el ideal», no obstante de que uno y otro no podían ser más desemejantes y contradictorios. En cuanto a la llamada «opinión pública», en Valparaíso habíamos tenido meeting para pedir el proyecto Kraus, como para pedir el proyecto Guérard . . . La prensa local había estado incondicionalmente al servicio de estas corrientes: solo con «El Chileno», diario entonces de gran circulación, ocurrió una cosa curiosa: la edición porteña era partidaria del proyecto Guérard, mientras la edición de Santiago lo combatia . . . Pero esta contradicción no era nada, en presencia del ejemplo que había dado el vicealmirante Montt al presidir el meeting en favor del proyecto Guérard!

Repetimos: Valparaíso no tenía ningún proyecto, porque no podía llamarse tal la mera autorización que solicitaba un mensaje para invertir tres millones de libras, en vez de los dos millones quinientas sesenta mil libras, del proyecto Kraus y en vez de los cuatro millones que se pedían por de pronto, para el proyecto Guérard.

Hemos hablado del proyecto Scott, significando ideas generales nada más y la prueba es que muy posteriormente al mensaje del Ejecutivo, por decreto de 3 de Mayo de 1910, se nombró al señor Adam Scott, para que preparara *proyectos definitivos* sobre el mejoramiento de los puertos de Valparaíso, Antofagasta, Mejillones, Iquique y Arica. Así, pues, no había ningún proyecto para Valparaíso cuando se envió al Congreso por el Presidente don Pedro Montt y su Ministro don Pedro García de la Huerta el mensaje relativo a la construcción del puerto de San Antonio, conforme a los planos del proyecto del distinguido ingeniero Gerardo van M. Broekman. Este Mensaje del Ejecutivo, fechado el 16 de Agosto de 1909, tercer aniversario del terremoto, anticipaba que la locomotora en un año más llegaría a San Antonio; y era menester no perder tiempo . . . Transcribimos del Mensaje:

«Revisten caracteres de urgencia los trabajos de mejoramiento del puerto de San Antonio, destinado a dar salida hacia el mar a gran parte de los productos de una de las zonas más importantes del país y a servir para la internación del carbón y materiales para los ferrocarriles



Una vista parcial del Puerto de San Antonio.

en explotación y obras públicas de la zona central.

«Los estudios definitivos, con los planos y presupuestos de esta obra, han sido ejecutados por el ingeniero don Gerardo van M. Broekman, y tanto la memoria justificativa del proyecto, como el presupuesto y los estudios técnicos, ponen de manifiesto su importancia y sus ventajas.

«Según estos documentos, que impresos se acompañan al presente Mensaje, el proyecto comprende, como obras inmediatas, las necesarias para el abrigo del puerto y seiscientos treinta metros de malecones para el atraque de los buques, con amplios terraplenes para estación del ferrocarril, bodegas, etc., suficientes para la movilización hasta de quinientas mil toneladas de carga al año.

«A este respecto, no ha parecido prudente construir obras que no permitan el desarrollo de los malecones, *pues la economía resultante no sería comparable con el sacrificio de limitar el porvenir y malograr las condiciones naturales de San Antonio*».

Se habla en seguida del costo del proyecto, que es de un millón doscientos setenta y cinco mil libras; y la cosa se redondea de este modo en el Mensaje del Presidente don Pedro Montt:

«Para que el puerto de San Antonio preste todas las facilidades que por su situación y condiciones corresponden, sería necesario llevar a cabo la construcción de un ramal desde un punto de la línea central a Talagante. El ramal de Paine a Talagante, cuyo largo es de sólo veinticuatro kilómetros, disminuirá en cincuenta y cuatro kilómetros el recorrido

de la carga con destino a San Antonio. Una situación análoga se tiene con respecto a la carga de San Antonio, con destino al sur, pasando por Santiago.

«A su vez, la carga que va de Santiago a Valparaíso, tiene que recorrer ciento ochenta y seis kilómetros; pero debido a las fuertes gradientes, la distancia virtual es de 300 kilómetros; en cambio, entre Santiago y San Antonio es sólo de ciento trece».

En mérito de las consideraciones expuestas, el Mensaje concluía, después de oído el Consejo de Estado, con proponer un proyecto de ley de dos artículos. Por el primero se pedía la autorización para contratar en licitación pública, por la suma ya dicha, las obras del puerto de San Antonio, agregando otras 120.000 libras para el ramal de Paine a Talagante; todo con un empréstito especialmente contratado.

Y por el otro artículo se declaraban de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal o particular que se necesitaran para la construcción de las obras.

Los parlamentarios que con tanta tenacidad y con tanto brillo habían sustentado la idea del puerto de San Antonio, obtenían con esto solo, una victoria incomparable.

* * *

En el Mensaje de apertura de las sesiones ordinarias de 1910, S. E. el Presidente de la República se limitó a decir:

«Debo insistiros en la necesidad de mejorar nuestros puertos y dotarlos de los elementos indispensables para dar abrigo seguro a las naves y hacer rápidas y económicas las operaciones de embarque y desembarque. Esperan vuestra resolución los proyectos en que se solicita autorización para realizar las obras de *Valparaíso*, Arica y *San Antonio*. Pronto habré de proponeros la construcción del puerto de Antofagasta, con arreglo al proyecto del ingeniero consultor señor Scott, y la de los de Mejillones, Coquimbo, Constitución y Valdivia».

En realidad, la situación era enteramente diversa para los puertos de Valparaíso y San Antonio. Este último tenía su proyecto definitivo, bien estudiado; y en tanto que el proyecto definitivo que se le pidió al señor Scott para Valparaíso solo vino a formularlo desde Londres en Diciembre de 1910, más de medio año después del mensaje presidencial a que pertenece el párrafo transcrito.

Sigamos entre tanto con las incidencias parlamentarias.

En la sesión del 7 de Junio, el nuevo diputado por Valparaíso, don Alfredo Rodríguez Rozas, recordó que dos años antes la Cámara había dedicado muchas sesiones al proyecto presentado por el Ejecutivo para las obras de mejoramiento del puerto de Valparaíso. Se pregunta en seguida por qué fracasó la aprobación del proyecto y se responde:

«No fué porque no estuvieran convencidos todos los honorables diputados de la necesidad de llevar a cabo, y cuanto antes, aquellas obras de construcción... ¿De quién fué la culpa entonces? Yo estaba en el mismo error en que estaban todos los habitantes de Valparaíso, con relación a este punto. Yo creía, como todos lo creían, que era la H. Cámara la que no quería la aprobación de este importante proyecto.

«Y, en realidad, no era esto lo que ocurría, sino que la verdad era que los que patrocinaban aquel proyecto, se habían montado, no diré en el *macho* — como suele decirse — sino en el molo Guérard, trayendo esto como consecuencia obligada, la no aprobación del proyecto sobre construcción del puerto de Valparaíso».

Este *mea culpa* del diputado por Valparaíso, que había sido uno de los organizadores del meeting para el proyecto Guérard, no podía ser más elocuente. Sigue el señor Rodríguez Rozas recordando que el diputado por Angol, señor Irarrázaval Zañartu, había propuesto un proyecto por valor de dos millones de libras; otro tanto había solicitado el señor Ovalle, mientras el señor Gutiérrez hablaba de dos millones quinientas mil libras; pero ninguno de estos proyectos había merecido siquiera la atención de la Cámara, la cual parecía decirse: O el molo Guérard o nada!

El honorable diputado dice que esta obstinación ha ocasionado grandísimos perjuicios y pasa a referirse en seguida al nuevo proyecto que el Ejecutivo tiene presentado, sobre la base de los estudios del señor Scott.

«Su costo — dice — asciende a tres millones de libras. De cuatro millones se ha bajado a tres, y según opinión de personas entendidas, estos tres millones pedidos por el señor Scott que se solicitan en el mensaje a que he hecho referencia, representan todavía un precio exagerado, porque el proyecto del señor Scott consulta un molo de mil doscientos metros y *este molo no es necesario que tenga esa extensión. Con que tuviera quinientos o seiscientos metros sería suficiente.* Esta es la opinión de muchos ingenieros entendidos en la materia.

«El proyecto Scott consulta un millón de libras para la construcción del muelle y dársena destinados a la movilización de la carga y descarga de mercaderías, y dos millones para la construcción del molo. Reducido el molo a la mitad, tendríamos un proyecto ascendente a dos millones de libras. *Llegaríamos, pues, así, a lo que pedía el honorable señor Irarrázaval, diputado por Angol*».

«Yo no quiero que nos ocupemos únicamente de la construcción del puerto de Valparaíso — anticipa todavía el señor Rodríguez Rozas — porque necesitamos más de un puerto para la satisfacción de las necesidades comerciales del país».

No fueron palabras perdidas las del diputado por Valparaíso. Porque en el acto, el diputado por Melipilla, don Enrique Morandé, pidió que se despachara el informe sobre la construcción del puerto de San Antonio! Y el presidente de la Cámara, señor Bascuñán Santa María, reforzó el pedido del señor Morandé. «Ya que se va a destinar — dijo — un lugar de preferencia en la tabla de las sesiones especiales a los proyectos sobre construcciones de puertos, vendría bien que se informase pronto el relativo al puerto de San Antonio».

* * *

Dos días después, en la sesión del 9 de Junio, el honorable diputado por Santiago, don José Ramón Gutiérrez recordó lo que había pasado con la anterior campaña porteña, cuando se le había hecho aparecer como un diputado que no correspondía a las espectativas de sus mandantes.

«No acepté — dice — el proyecto Guérard, combatí la construcción de ese gran molo de mil quinientos metros, con un gasto de cuatro millones de libras, porque estimé que no consultaba lo más conveniente, porque no contemplaba lo que era más prontamente realizable.

«Si en aquel momento yo no pude satisfacer las aspiraciones casi desmedidas del pueblo de Valparaíso, me cupo, en cambio, la satisfacción de haber correspondido a los sentimientos nacionales. No podía perder de vista que si era diputado por Valparaíso, era representante de Chile, y debía consultar los intereses de la patria, antes que los del pueblo de Valparaíso.

«Ahora que se ha traído nuevamente al debate el proyecto de las obras de Valparaíso, vuelvo a decir que las apoyaré con todo empeño en cuanto de mí dependa... *Y creo también que conjuntamente con este proyecto del puerto de Valparaíso, hay que estudiar otro proyecto sumamente importante, que es el relativo a las obras del puerto de San Antonio*».

El honorable señor Gutiérrez se refiere en seguida al Mensaje del Ejecutivo sobre el puerto de San Antonio; mensaje que ha recordado el presidente de la Cámara y prosigue:

«Por lo tanto es muy convenionte que cuando se entre a estudiar el costo de las obras de Valparaíso, se estudie el costo de las que se han de verificar en el puerto de San Antonio.

«Se piden para aquéllas tres millones de libras y un millón doscientas cincuenta mil para éstas. Es necesario que tengamos el dato de conjunto para saber cual va a ser el costo de las dos obras, tan indispensable la una como la otra.

«Si no se hacen las del puerto de San Antonio, el ferrocarril será inútil o de una utilidad muy relativa. Este ferrocarril se limitaría al acarreo de productos agrícolas de aquella parte, y lo que se

persigue es que sirva de desagüe hacia el mar para vaciar los productos de toda la extensa zona central del país.

«*Por esta razón pido que el proyecto relativo a las obras del puerto de Valparaíso se discuta conjuntamente con el relativo a las obras del puerto de San Antonio*».

A continuación el honorable diputado don Paulino Alfonso declara que el Director General de la Armada, don Jorge Montt, le acababa de decir que el gran problema en Valparaíso no es el que puede estar llamado a resolver un molo, cualquiera que sea o pueda ser su utilidad...; que el gran problema de Valparaíso es la congestión del puerto, es la falta de elementos de carga y descarga. Inmediatamente se tomó de esto para preguntarse el señor Irarrázaval Zañartu:

«¿Cómo es posible que haya estado la Cámara congestionada con este proyecto del Gobierno, que quería que se hiciera un molo de 1.500 metros de largo, a cien metros de profundidad sobre fango líquido; que se haya constituído la Cámara en sesión permanente, que se hayan celebrado meetings en Valparaíso contra los diputados que cumplían aquí modestamente con su deber...? ¿Y qué resulta? Que estos diputados teníamos razón y que el Director General de la Armada decía, entonces, una cosa completamente contraria a lo que está diciendo hoy.

«¿Qué idea se formará el país, señor, de estos funcionarios que se prestan para andar en procesiones ridículas, en meetings como los que se hicieron en Valparaíso, en que hablaron hasta dos oradores a un mismo tiempo, para protestar de las opiniones que en la Cámara se manifestaban y contra los estudios que estaba haciendo de un problema de tan vital importancia...?.

«Por lo demás, yo acepto la insinuación del honorable diputado por Melipilla para discutir este proyecto conjuntamente con el del puerto de San Antonio. Porque no tenemos derecho a recargar los productos, no sólo de la provincia de Santiago, sino también de las provincias de O'Higgins, de Colchagua y de Curicó con un mayor flete, obligándolos a recorrer el trayecto que los separa de Valparaíso.

«*Lo natural es que en vez de un puerto haya dos que sirvan para dar salida cómoda y barata a esos productos dentro de sus respectivas zonas*».

Y como marchábamos de sorpresa en sorpresa, a un diputado por Valparaíso, a don Enrique Bermúdez, correspondió la iniciativa de una indicación para eximír del trámite de comisión el proyecto del puerto de San Antonio,, si el informe respectivo no alcanzaba a despacharse en la semana próxima!....

* * *

En la sesión del 20 de Junio empezó a tratarse nuevamente de las materias portuarias; y el diputado por Valparaíso, señor Rodríguez Rozas hizo uso de la palabra para repetir lo que había manifestado antes. Se conformaba con un molo de quinientos metros nada más. Luego dijo:

«Al mismo tiempo reconozco, señor presidente, que los diputados que resistieron la aprobación del proyecto Guérard, hicieron un gran bien al país y que ya no habría ninguna voz en la Cámara que se levantara hoy para defenderlo». ¡Lucido meeting del 29 de Noviembre de 1908 con cincuenta mil manifestantes, presididos por el vicealmirante Montt!

Por último, el diputado por Valparaíso dijo que no tenía el menor inconveniente para que se tomara como base de discusión el proyecto que ya recordamos, presentado por los diputados don Alfredo Irarrázaval Zañartu y don Enrique Zañartu P. En substitución de lo propuesto por el Gobierno, ese proyecto disponía textualmente:

«Artículo 1.º—La Dirección de Obras Públicas, asesorada de una comisión de ingenieros, jefes de Marina y gerentes de las Compañías de Vapores establecidas en Valparaíso, recomendará al Gobierno dentro del plazo de noventa días, el plan definitivo de las obras marítimas que deberán llevarse a cabo *en los puertos de Valparaíso y San Antonio*».

Las cantidades asignadas a uno y otro, ya se recuerdan. ¿Y cuál fué la opinión del Gobierno en esta materia? De un ex-

tremo pasó a otro extremo, según veremos.

El Ministro de Hacienda don Manuel Salinas, expuso en substancia que si no se quería autorizar la inversión de tres millones de libras en el puerto de Valparaíso, por estimarse que era una suma muy crecida, «*podría acordarse una suma inferior, la que se quiera, pero alguna*». «Si se resiste la idea del molo — continuó — acuérdense siquiera los fondos para construir los malecones y muelles. En todo caso, será peor no hacer nada. Las obras del puerto de Valparaíso se hacen cada día más indispensables y urgentes... Ayer no más, una nave de guerra extranjera surta en sus aguas, tuvo que suspender una *matinee* con que retribuía las atenciones recibidas de la sociedad de Valparaíso. La fiesta no tuvo lugar, quedándose los marinos yanquis con los crespos hecho como vulgarmente se dice».

¡Qué lástima! ¿Pero qué inconveniente habría para suspender las matinees a bordo de los buques de guerra en los días de fuerte marejada? ¿Era ese un argumento en apoyo de una inversión cuantiosa, que primero que todo había que examinarla desde el punto de vista económico? Con razón el diputado señor Irarrázaval Zañartu manifestó que el Ministro había sacado a colación un hecho que carecía de fuerza, como ese de la suspensión de una *matinée* por causa del mal tiempo...



La barca «Petschili».—Recuerdos del temporal de Julio de 1919 en la bahía de Valparaíso. (Fot. de don Carlos Briceño Julio).

«Es indudable que en un día de mar agitada — dijo — ninguna familia quiere ir a una *matinée* a bordo de un buque de guerra, porque son muy desagradables las molestias consiguientes a un mal tiempo; pero esa no es una razón comercial».

La sesión del 28 de Junio estaba llamada a grande importancia no por el debate mismo, sino por la votación que, al fin, se produjo. Por otra parte, ya habían desaparecido las dificultades, puesto que el Gobierno se limitaba a decir que se admitiera cualquier proyecto y

se votara cualquiera suma.... El diputado por Valparaíso, don Enrique Bermúdez, se limitó a manifestar su deseo de que las obras marítimas pudieran iniciarse en el próximo centenario. Conviniendo en ello, el diputado señor Délano, don Eduardo, observó:

«Hay que construir, además, el puerto de Arica y el de San Antonio. Los estudios de este último están concluídos ya, y se encuentra listo para ser construído; y ya que San Antonio está llamado a ser una grande ayuda para el puerto de Valparaíso, creo, señor presidente, que es indispensable y urgente que se emprendan simultáneamente las obras de ambos puertos».

El diputado por Valparaíso, señor Alfredo Rodríguez Rozas, no pudo menos de manifestar que «*la cuestión sería únicamente darle forma al proyecto para aprobar en general tanto el que se relaciona con el puerto de Valparaíso, como el de San Antonio y entrar después a la discusión particular*». Hizo indicación para que se votara la suma de dos millones quinientas mil libras para Valparaíso y de ochocientas cincuenta mil libras para la construcción del puerto de San Antonio. Inmediatamente el diputado por Melipilla, don Enrique Morandé, repuso:

«Acepto con mucho gusto la indicación del honorable diputado por Valparaíso, señor Rodríguez Rozas y ruego a la Cámara que en lugar de un millón doscientas setenta y cinco mil libras para las obras del puerto de San Antonio, consulte ochocientas cincuenta mil, cantidad que, según opinión de personas entendidas, bastará para hacer las obras principales del proyecto Broekman, como el molo y otras obras de abrigo. Hago indicación en este sentido».

A indicación del diputado señor Irarrázaval Zañartu, el proyecto en general para las obras de Valparaíso, se dió por aprobado por unanimidad. Y ya en la discusión particular, el Ministro de Hacienda don Carlos Balmaceda, dijo:

«El Gobierno había aceptado el proyecto de la mayoria de la comisión, por estimar que es el que consulta mejor los verdaderos intereses públicos, pero como parece que hay acuerdo para reducir las sumas en él consultadas, y en el deseo de ver realizadas cuanto antes esas obras, no tengo inconveniente para aceptar las medidas propuestas».

Se votó el artículo 1.º del proyecto presentado por los honorables diputados por Angol y por Rere; y fué aprobado por *veintiun votos contra doce*. Votaron a favor hasta los diputados de Valparaíso, según se comprende.

Y ya en discusión el inciso segundo del proyecto de la Camisión, reabrióse el debate sobre las sumas consultadas para cada puerto, £ 2.500,000 para Valparaíso y £ 850,000 para San Antonio, y visto el sesgo que llevaba la discusión, manifestó el honorable señor Morandé que modificaba su indicación primera, hecha solo para aligerar el despacho del proyecto. Así, pues, pedía que se consultara para el puerto de San Antonio la suma de un millón doscientas setenta y cinco mil libras, cantidad necesaria para la realización total de las obras, según el proyecto del señor Broekman, «*aceptando por lo demás la suma de tres millones de libras esterlinas que se destinan al puerto de Valparaíso*», y que ahora pedía el señor Rodríguez Rozas.

«*El señor Balmaceda* (Ministro de Hacienda).—El Gobierno acepta esas indicaciones, señor presidente».

«*El señor Bascuñan* (Presidente). — Ofrezco la palabra. Ofrezco la palabra. Cerrado el debate. Se va a votar el artículo en la forma que se ha sido modificado por los honorables diputados de Valparaíso y Melipilla. Si no se pide votación, lo daré por aprobado. Aprobado».

Así terminó en la Cámara de Diputados aquella larga jornada parlamentaria. Los demás artículos del proyecto no podían originar dificultades y se despacharon como sobre tabla. Al final de la sesión, el honorable señor Délano expuso:

«No puedo menos que felicitar a esta honorable Cámara por esta noble emulación que se ha despertado entre sus miembros por acometer desde luego tantas obras de construcciones de puertos; pues ya veo que no sólo se trata de

Valparaíso sino de algunos otros puertos más, tal vez de una docena»....

Y el honorable señor Rodríguez Rozas pidió la palabra para agràdecer a la Cámara en nombre del pueblo de Valparaíso, la buena voluntad en despachar un proyecto «que va a mejorar — dijo — enormemente las condiciones del puerto de Valparaíso, y que ha venido, por otra parte, a demostrar que no era efectivo lo que se susurraba cuando se decía que una mala voluntad de los honorables miembros de esta Cámara, era la que se oponía a que Valparaíso contara con el puerto que tan urgentemente y desde tanto tiempo atrás venía reclamando».

Lo esencial del debate, es lo que hemos dejado perfectamente en claro: se aceptó con el voto entusiasta de los diputados por Valparaíso el mejoramiento simultáneo de los puertos de *Valparaíso. y de San Antonio.*

* * *

¿Se modificó esta situación en el Senado? Nó señor. En lo substancial, el proyecto de la Cámara de Diputados salió lo mismo. Pero antes, siguiendo nuestro plan, es forzoso referirse a la aprobación que la Cámara hizo el 20 de Julio a una solicitud de don Alberto Cousiño sobre algunas modificaciones a su concesión que ya vimos, de 1904, del ferrocarril y puerto de Quintero. La principal petición del señor Cousiño era ahora para que se otorgara la garantía del Estado por el capital de cuatro millones de pesos, moneda corriente, en que calculábase el costo del ferrocarril. Y este ferrocarril sería, según lo determinaba la ley, «de trocha de un metro que, partiendo del puerto de Quintero, empalme en la estación de Nogales con la línea de Calera al norte de los ferrocarriles del Estado».

Es de advertir que ya por entonces el señor Omer Huet, había hecho un estudio muy completo sobre el Puerto y Ferrocarril de Quintero, que presentó también al Congreso Internacional de Ferrocarriles reunido en Buenos Aires en 1910. Esforzándose en probar la necesidad de esas obras, era partidario del empalme en Calera para el ferrocarril de Quintero, *con vía de trocha ancha,* y no de un metro.

«El puerto de Quintero — decía el señor Huet — debe tener como complemento obligado un ferrocarril que vaya a empalmar en una de las líneas del Estado. Esta vía tendrá la misma trocha de 1.676 metros, transportará los productos del interior del territorio y vice versa».

El señor Huet quiere el empalme en Calera, como dijimos y observa expresamente «que esta nueva línea hacia la costa del Pacífico podrá tener tarifas un poco inferiores a las del Estado y constituirá de este modo un nuevo elemento de atracción hácia el puerto de Quintero para las mercaderias y aun para los viajeros, pues servirá en buenas condiciones de rapidez y de precio la estación balnearia que se creará en la magnífica bahía que existe en esa parte».

Al tratarse en la Cámara de las modificaciones al contrato de la concesión, estableciendo que el ferrocarril sería de trocha de un metro y con empalme en la estación de Nogales, vino el argumento más inesperado. El diputado por Curicó, don Arturo Alessandri, objetó la garantía al ferrocarril de Quintero..... por la sola razón de que no veía listas las obras del puerto!

«¿Qué necesidad nacional — se preguntó — viene a llenar el ferrocarril de Quintero? ¿Qué beneficio general va a obtenerse con él? Con el ferrocarril en cuestión no se va a obtener otra cosa, en buenas cuentas, que valorizar la propiedad del concesionario.

«Naturalmente, esto va a ser un beneficio para él, y por eso lo pide. Pero, repito, ¿qué conveniencia pública, qué conveniencia nacional está llamado a satisfacer ese ferrocarril particular? Ninguna.

«*Se me dirá que él contribuirá a desahogar el puerto de Valparaíso de su gran movimiento de mercaderías; pero no es así, señor presidente .... Si se comprometiese el concesionario a hacer el puerto de Quintero, ya sería otra cosa; mis observaciones no tendrían razón de ser, porque ya podría beneficiarse el puerto de Valparaíso, pero mientras no se construya aquel puerto, ¿qué se va a embarcar*

por Quintero? ¿cómo se va a vaciar en Quintero el exceso del movimiento de carga y descarga de Valparaíso? ¿Cómo podría ocurrir ésto si en Quintero no hay muelle, no hay dársena, no hay nada?»

Como el señor Alessandri luchaba por las obras del puerto de Quintero, antes que por las del ferrocarril, el diputado señor Guillermo Ramírez Sanz le dijo para tranquilizarlo:

«Las observaciones que ha hecho su señoría respecto a que el puerto de Quintero que va a servir este ferrocarril, está desprovisto de muelles y demás útiles de embarque y desembarque, no me hacen fuerza, por cuanto, como se sabe, muy pronto, se van a construir en él muelles, malecones y demás obras necesarias para el embarque y desembarque de mercaderias».

El señor Espinosa Jara don Manuel, reforzó estas afirmaciones y dijo que el ferrocarril de Quintero sería la salida obligada del ferrocarril longitudinal.

«Una vez construído ese ferrocarril — agregó — todos los productos de la zona inmediata a los Nogales o a la Calera, tendrán que exportarse por Valparaíso. El ferrocarril a este puerto, todos mis colegas lo saben, está realmente congestionado; de modo que se impone la construcción de otro que lo alivie en el transporte de las mercaderías al mar.

«*El señor Délano.*—Para eso está el de San Antonio.

«*El señor Espinosa Jara.*—A San Antonio no pueden ir los productos del longitudinal, porque tendrían que venir precisamente a Santiago, y precisamente lo que se quiere evitar es el transbordo en Calera, que en tal caso se hace necesario. Ese transbordo es sumamente oneroso para el flete de las mercaderias.

«Pues bien, con este ferrocarril a Quintero, se disminuyen los fletes, se evitan los transbordos, se acortan las distancias, y como el puerto de Quintero va a tener muelles y malecones, pueden considerar mis honorables colegas los útiles servicios que va a prestar este ferrocarril».

Contestó el señor Alessandri que se acababan de votar tres millones de libras para el puerto de Valparaíso y que eso significaba «*disminuir los costos de embarque, reducirlos en proporción muy grande, reducirlos a su mínima cuantía...*».

«Y entonces, señor presidente, — continuó — si pronto tendremos un puerto de salida, con muelles, con dársenas en Valparaíso; y en cambio en Quintero solo habrá una rada abierta, *¿creen los honorables diputados que irá a embarcarse en Quintero, antes que en Valparaíso, un cajón, un fardo de pasto, etc.? Incuestionablemente no, señor presidente.* Por el momento solo vemos hoy día en Quintero un terreno que es una desolación, tres o cuatro casas, y un propietario rico que por medio de esta obra quiere dar valor a sus terrenos, incrementar su fortuna».

El señor Irarrázaval Zañartu, expuso, que si en Quintero no había un puerto artificial, había un puerto natural que era el mejor de nuestro país y talvéz el mejor del Pacífico.

«Los que formamos parte del Ejército Constitucional — dijo — vimos desembarcar ese ejército el año 91, sin el menor inconveniente, en dos o tres horas. Se echaron a nado todos los animales para desembarcarlos y todos llegaron a la playa, sin que se perdiese uno solo. Aquella bahía era como una taza de leche....

«Por otra parte, afirmar, como lo ha hecho mi honorable amigo señor Alessandri, que se trata aquí solo de favorecer el propósito de un rico en el sentido de valorizar sus propiedades, es sacar la discusión del terreno en que debe mantenerse. Porque, a seguir por este camino, ¿no podrían también decir los partidarios de este proyecto que los que lo combaten no sirven otro propósito que el de los otros ricos, los de Valparaíso, que no quieren que se les arranque o se le tome a su puerto ni siquiera una tonelada de su actual comercio?» (Sesión del 6 de Julio de 1910).

Por lo demás, el porteo de Valparaíso no iría a abaratar de tal modo que no conviniera aprovechar una ventaja de treinta y seis kilómetros de flete, que representaba el menor recorrido de Calera a Quintero, en vez de la línea de Valparaíso.

En la sesión del 20 de Julio se aprobó la garantía solicitada por veintiocho vo-

tos contra cinco; y como se dijera por el honorable diputado señor Víctor Robles que no se sabía si el ferrocarril tenía carga que acarrear, citóse el informe ya dicho del señor Huet, quien sostiene que el referido ferrocarril podría tener un movimiento de carga de treinta mil novecientas toneladas de subida y de tres-



Una vista parcial de la bahía de San Antonio.

cientas cuarenta y cinco mil de bajada. De modo que podría decirse de setecientas mil toneladas.

Por su parte, el señor Ariztía don Jorge, sostuvo que, «según un estudio practicado por los ingenieros señores Ureta y Reyes Cox, la tonelada de mercadería que va por Quintero, importará un peso diez centavos menos que la que va por Valparaíso».

«Voy a agregar un último dato — expuso. — El ingeniero que vino a estudiar el ferrocarril de Quintero, me decía que él informó mal ese ferrocarril únicamente por la razón de que Valparaíso abarataría con ese ferrocarril y entonces la salida sería Quintero y no Valparaíso. Esto es lo que tenía que decir».

Es una lástima que ningún diputado se hiciera cargo de esta curiosa revelación; pero en la misma sesión se despachó el proyecto que en el Senado iba a pasar sin inconveniente, aunque más tarde levantaría gran polvareda.

* * *

Volviendo al proyecto de las obras marítimas para Valparaíso y San Antonio, ya dijimos que el proyecto de la Cámara de Diputados se conservó idéntico en el Senado.

La Comisión de Hacienda lo despachó favorablemente en informe de 27 de Julio de 1910, que lleva las firmas de los señores Leonídas Vial, Pastor Infante, Domingo Fernández Concha, Darío Sánchez, Arturo Besa y Enrique Zañartu.

El honorable señor Rivera, activó el proyecto y su colega el señor Figueroa, don Joaquín, otro de los senadores de Valparaíso, no pudo menos de felicitarse en esta forma:

«Después de una laboriosa gestión llega al Senado el proyecto sobre la construcción de obras de puerto *en Valparaíso*

y San Antonio. Creo que con la discusión habida en la Cámara de Diputados, que se ha prolongado durante años, ya el país habrá podido formarse una idea, etc., etc. .... El proyecto remitido por la Honorable Cámara de Diputados *lo considero bueno* . . . etc.».

En la sesión del 26 de Agosto se dió por aprobado en general el proyecto. Al día siguiente, el honorable señor Mac-Iver dijo no serle satisfactoria la forma en que estaba redactado, porque hasta había una comisión especial en quién se delegaban facultades que la Constitución prohibe delegar. Además, pidió que se desglosara el puerto de San Antonio, que ni siquiera estaba informado, al revés de lo que ocurría con el puerto de Constitución. Terminó por presentar el siguiente artículo en reemplazo del que proponía la Comisión:

«Autorízase al Presidente de la República para contratar en propuestas públicas las obras marítimas de mejoramiento *del puerto de Valparaíso,* por cantidad que no exceda de tres millones de libras previo informe de la Dirección de Obras Públicas y de una comisión que designará aquel funcionario, compuesta de ingenieros, de jefes de Marina y de gerentes de las Compañías de Vapores establecidas en Valparaíso».

Después de haber andado con tanta suerte el puerto de San Antonio, llegaba un momento difícil para él; pero la indicación del honorable señor Mac-Iver no tuvo en su favor ni siquiera a los representantes de Valparaíso: fué desechada por *dieciséis votos contra tres.*

En cambio, el honorable señor Figueroa, senador de Valparaíso, propuso este otro artículo, que vino muy luego a convertirse en ley:

«El Presidente de la República, dentro del plazo de ciento ochenta días, adoptará, previo dictamen de una comisión que designará al efecto, el plan definitivo de las obras marítimas que deberán llevarse a cabo *para el mejoramiento de los puertos de Valparaíso y San Antonio*».

Esta indicación del senador de Valparaíso fué aprobada por *quince votos contra cuatro.* Y como estamos tomando nota únicamente de lo esencial para nuestro objeto, diremos en resumen que el proyecto fué despachado totalmente el 31 de Agosto.

Vuelto a la Cámara de Diputados, se tramitó el 1.º de Septiembre en la forma que lo dejara el Senado, sin insistir en modificaciones de detalle.

El honorable diputado por Valparaíso don Enrique Bermúdez, no pudo menos de exclamar entonces, movido por súbito entusiasmo:

«El éxito nacional que significa el proyecto de ley aprobado para la construcción de los puertos de Valparaíso *y San Antonio,* corresponde al señor presidente de la Cámara, don Ascanio Bascuñan Santa María, que con su actitud discreta e inteligente ha facilitado su despacho».

A juicio de un representante de Valparaíso, el puerto de San Antonio junto con el de Valparaíso, era un *éxito nacional...* Los paladines del puerto de San Antonio, resultaban ser los diputados de Valparaíso! Se recordará, por lo demás, que don Ascanio Bascuñan Santa María, fué quien expresó opiniones más calorosas para el proyecto Kraus, considerándolo *perfecto* y sosteniendo que en Chile *no podía hacerse nada mejor.*

* * *

Y así se despachó la ley núm. 2.390 de fecha 7 de Septiembre de 1910, que fué promulgada el mismo día, mediante su publicación en el «Diario Oficial». Tiene las firmas de don Emiliano Figueroa Larraín como presidente, y de don Carlos Balmaceda S. como Ministro de Hacienda.

El artículo 1.º es según dijimos, exactamente el que propuso el senador de Valparaíso don Joaquín Figueroa Larraín y habla «de las obras marítimas que deberán llevarse a cabo *para el mejoramiento de los puertos de Valparaíso y San Antonio*».

Las propuestas comprenderán un precio alzado que no puede exceder de tres millones de libras esterlinas para Valparaíso, *incluyendo en esta suma, la construcción de los desagües,* y de un millón doscientas setenta y cinco mil libras para San Antonio.

Autorizábase un empréstito para todas las obras. Y una comisión a que se refería el artículo primero, debería presentar, dentro del término de dos años, el estudio definitivo del puerto de Constitución y un plan general de mejoramiento de los puertos de Arica, Iquique, Tocopilla, Antofagasta, Taltal, Mejillones, Chañaral, Coquimbo, Huasco, Los Vilos, Papudo, Pichilemu, Llico, Buchupureo, Tomé, Talcahuano, Puerto Saavedra, Lebu, Valdivia, Ancud y Puerto Montt.

De acuerdo con la ley díose vida a la Comisión de Puertos, nombrándose para componerla al Director General de la Armada, vicealmirante don Luis Uribe, al senador don Arturo Besa, al director general de Obras Públicas, al intendente de Valparaíso y a los ingenieros señores Jorge Lyon, José Ramón Nieto, Enrique Barraza, Raul Claro Solar y Jorge Lira O.

Esta Comisión de Puertos preparó el plano de las obras para Valparaíso, que vino a ser aprobado por decreto supremo de 22 de Febrero de 1911. Nadie pudo imponerse de las actas de la Comisión, como si se hubiera tratado de un asunto secreto. Y en realidad, no sirvió ni el proyecto Kraus, ni el de Guérard, ni el de Scott. Los planos de éste, distintos de las ideas que había manifestado primeramente, consultaban un rompeolas de 750 metros de longitud, que arrancaba de la caleta del Membrillo; nuevos malecones y muelles con una longitud total de 2.742 metros. El costo de este proyecto era de £ 2.524.288. Los pormenores constan de un informe en dos secciones y de un portafolio con 64 planos, impresos en Londres.



Las olas de la bahía de Valparaíso, pasando por encima del Molo de Punta Duprat, en el temporal de Julio de 1919. Fotografía tomada por el señor John D. Simpson.

La comisión se reunió por primera vez el 5 de Octubre. Y para entrar al estudio inmediato de los puertos de Valparaíso y San Antonio, se nombró una subcomisión compuesta del Director de Obras Públicas, don Jorge Lira Orrego, don Raul Claro Solar, don José Ramón Nieto, don Eduardo Reyes Cox y don Enrique Barriga.

El proyecto para el puerto de San Antonio estaba perfectamente estudiado y no hubo nada que añadir ni que quitar. Pero el proyecto para el puerto de Valparaíso tenía que ver . . . !

IX.

La petición de propuestas para construir los puertos de Valparaíso y San Antonio, de acuerdo con la ley del 7 de Septiembre de 1910.—Un chasco inesperado.—Se presentan cinco propuestas para el puerto de San Antonio y no se presenta ninguna para el puerto de Valparaíso.—Causas de la abstención.—Censuras al consultor técnico señor Scott.—Un vaticinio sobre el proyecto formulado para Valparaíso por la Comisión de Puertos.—El ferrocarril de Valparaíso a Casablanca y las modificaciones a la concesión del ferrocarril y puerto de Quintero.—Algunos aspectos dignos de nota.—El gobierno contrata las obras del puerto de San Antonio con la casa de Augusto Galtier de Paris.—Se piden nuevas propuestas para el puerto de Valparaíso.—La iniciación oficial de las obras del puerto de San Antonio el 5 de Mayo de 1912.—Las ceremonias que se llevaron a cabo.—Exhumación de un artículo publicado hace catorce años.—Valparaíso dormía entonces sobre sus laureles.—Pasan a economías los fondos para el estudio de la variante de La Dormida, en la línea de Valparaíso a Santiago, mientras se tienen listos los estudios del ferrocarril de Paine a Talagante.—La conferencia de M. Sauvaire Jourdan sobre la concentración portuaria.

Perfeccionados los últimos trámites que exigia la ley N.º 2,390, de fecha 7 de Septiembre de 1910, relativa a las obras marítimas que debían llevarse a cabo «*para el mejoramiento de los puertos de Valparaíso y San Antonio*», no pudo ser más sugestivo el chasco que vino luego, y que redundó en beneficio directo del puerto de San Antonio.

La ley fijaba un plazo de ciento cincuenta días para la presentación de las propuestas, a contar desde la fecha en que se adoptara el proyecto definitivo. Y este proyecto se aprobó, como dijimos, el 22 de Febrero de 1911; de modo que el 22 de Julio correspondía abrir las propuestas, que se pidieron en varias plazas de Europa y Estados Unidos.

El interés por conocer el resultado de la reunión en el Ministerio de Hacienda, era muy justificado. Pues bien, en dicha reunión se presentaron cinco propuestas, todas para el puerto de San Antonio y ninguna para el puerto de Valparaíso.

¿Cuál era la causa de no haber concurrido ningún interesado a la licitación pública para las obras marítimas de Valparaíso, al paso que concurrían cinco para las obras del puerto de San Antonio? El asunto quedó sin esclarecerse debidamente; pero díjose que todos los cálculos del presupuesto oficial de las primeras obras, estaban llenos de errores y confusiones y también se habló del corto plazo para la presentación de las propuestas, cosa que, sin embargo, no había fallado para San Antonio. El honorable señor Rivera dijo en el Senado:

«Circulan rumores, y yo me he impuesto de algunos antecedentes que los confirman, según los cuales algunos proponentes, casas muy importantes, las únicas talvéz que se ocupan de construcción de puertos en el mundo, han manifestado que el presupuesto oficial, es decir, el presupuesto de las obras que se piden en las bases para las propuestas, establece un precio mayor que la suma acordada por el Congreso Nacional».

El Ministro de Hacienda, señor Roberto Sánchez, observó: «Todas las propuestas presentadas para el puerto de San Antonio, estuvieron dentro del proyecto de la Comisión de Puertos. No se vé por qué esta Comisión no haya procedido con igual acierto respecto de Valparaíso».

* * *

En la Cámara se trató luego sobre este mismo asunto; y el diputado don Eduardo Délano dijo:

«*El proyecto de puerto de San Antonio fué muy bien estudiado*; *se presentó*

a los proponentes un trabajo completo, con planos, especificaciones y cuanto es necesario, de manera que los interesados, con estas bases, han podido hacer muy bien sus cálculos y elevar las propuestas del caso. No ha ocurrido lo mismo con el puerto de Valparaíso y por eso yo rogaría al señor Ministro que no se procediera con tanta ligereza en esta materia, donde se va a invertir una suma de dinero muy cuantiosa.

«El proyecto del técnico especialista que se contrató para estos estudios, cuesta trescientas mil libras más que el proyecto de la comisión nombrada por el Gobierno. Pero con estas trescientas mil libras esterlinas más, se tendría en Valparaíso un puerto de muy completa defensa contra las enormes marejadas del norte, que destruyen las embarcaciones menores, los muelles y los malecones».

Expresa el honorable señor Délano su deseo de que se tenga a la vista el informe del ingeniero técnico señor Scott, y añade por fin:

«He dicho estas palabras, señor presidente, a pesar de que no tengo gran esperanza de que éllas encuentren eco en esta Cámara, porque no veo que nadie se preocupa en este sentido de amparar los intereses fiscales y los verdaderos intereses de Valparaíso. Pudiera ser que por una chiripa tuviera suerte y que viera encarrilarse este negocio por el camino que yo creo que debe seguir».

El Ministro de Hacienda, señor Sánchez, observa que de los cinco proponentes que se presentaron para el puerto de San Antonio, cuatro han manifestado que es practicable el proyecto elaborado por la Comisión de Puertos.

«*El señor Délano.*—Si yo no digo que no pueda ejecutarse este proyecto. Creo que no escasearán los proponentes para realizar este proyecto, por más disparatado que sea.

«*El señor Sánchez* (Ministro de Hacienda).—Yo creo que, dada la seriedad de los proponentes, no se ofrecerían a ejecutar este proyecto ni comprometerían su firma en este sentido, dado el caso de que fuera impracticable.

«*El señor Délano.*—Yo no digo eso, ni que se ejecutarán mal las obras. Lo que digo es que con este proyecto no tendríamos un puerto completo ni se harán buenas obras de defensa para Valparaíso.

«*El señor Rodríguez Rozas.*—Yo creo que sí.

«*El señor Délano.*—Yo creo que los que así hablan no han vivido en Valparaíso, ni visto los estragos que allí hacen los grandes temporales. Esto no lo han visto los diputados jóvenes, sobre todo los que no han vivido en Valparaíso desde su infancia.

«Siento ser profeta de un mal y mucho más de un mal de mi país; pero debo decir la verdad. Lo que digo lo siento como patriota, no porque tenga allí ningún interés comprometido o amenazado. No poseo en Valparaíso ni una pulgada de terreno . . . Pero veo con dolor que con los tres millones de libras que se van a gastar, no se hará el puerto de Valparaíso».

A continuación el señor Rodríguez Rozas protestó de las afirmaciones del señor Délano respecto de que no había nadie que se preocupara de los verdaderos intereses de Valparaíso.

«La Cámara es testigo — dijo — de la labor que en este sentido ha correspondido a los representantes de Valparaíso».

Observa en seguida que la falta de proponentes no hay que atribuirla a deficiencias del proyecto, sino a lo angustiado del plazo y a la fuerte garantía exigida a las casas constructoras.

«Ahora — añade — con respecto a la conveniencia que se dice que hay en aprovechar esta oportunidad, que ofrece la falta de proponentes, para revisar el proyecto y hacer uno para construir un verdadero puerto en Valparaíso, debo manifestar que el actual proyecto corresponde a las necesidades que está llamado a llenar y que, si en lo sucesivo aumentan estas necesidades, el puerto puede ser fácilmente colocado en condiciones de satisfacerlas y de hacer frente a un mayor movimiento comercial».

* * *

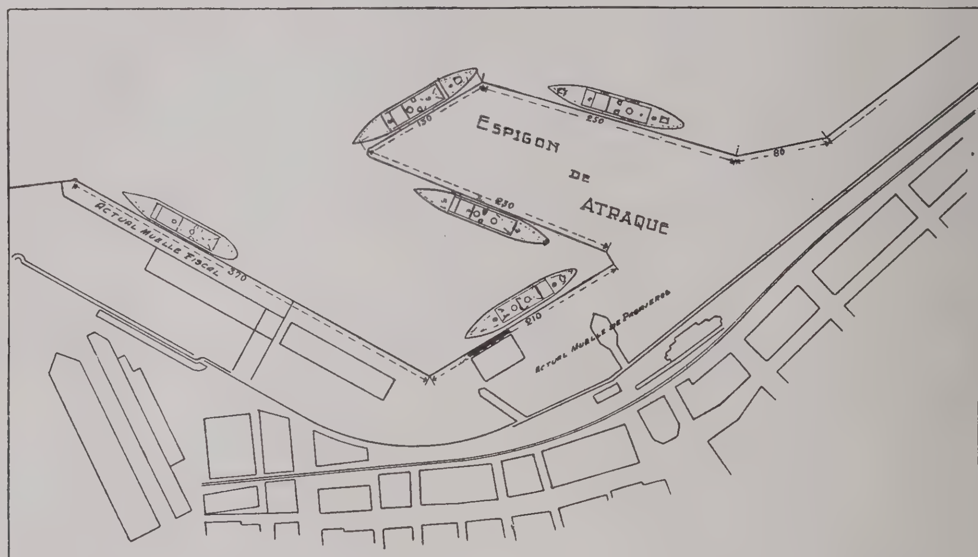
El diputado señor Délano, viendo una oposición manifiesta entre el proyecto de la Comisión de Puertos y el proyecto del

consultor técnico señor Adam Scott, creyó del caso elogiar todos los estudios de éste, sobre obras de puertos, que en una sesión anterior habían recibido graves reproches.

En efecto, el vicepresidente de la Cámara, don Manuel Gallardo González hizo ver que ese ingeniero contratado tenía una renta de veintisiete mil seiscientos y tantos pesos oro al año y siete mil y tantos su ayudante; y de toda la labor desarrollada, apenas había tres proyectos que podían considerarse.

go de informar sobre su trabajo. El señor Scott se negó a concurrir al debate a dar las explicaciones que se le pedían por aquella corporación científica.

«Consta, además, de las actas de las sesiones respectivas que dicho ingeniero recomendó en una ocasión tres molos para el puerto de Valparaíso; en otra sesión aconsejó que se hicieran dos, y por fin, en una tercera recomendó que sólo se hiciera un molo, lo cual está demostrando, señor presidente, la falta de competencia del señor Scott.



Cómo se le imaginaba en Valparaíso, diez años atrás, al espigón de atraque.
Dibujo publicado por «La Unión» el 17 de Septiembre de 1916.
Los vapores atracan por todos lados y llegan hasta el embarcadero con suma facilidad.

«El primero de ellos — dijo — es un rápido estudio que hizo el señor Scott de las obras necesarias para los puertos de Antofagasta, Mejillones, y Arica, que consta de un folleto y del cual aparece que en algunos de estos puertos, como Mejillones, sólo había estado apenas ocho a diez días y que las informaciones acerca de él las había obtenido de los vecinos, sin haber hecho ningún estudio al respecto.

«Sin embargo, este trabajo fué aceptado y recomendado por el Gobierno.

«Como se sabe, señor presidente, el Instituto de Ingenieros abrió debate con motivo de este proyecto y terminó pidiendo al señor Scott que se hiciera car-

«Todavía más: criticó este ingeniero el molo Guérard, porque estaba colocado a una profundidad de sesenta metros, y en su proyecto propuso un molo que debía construirse a una profundidad mayor todavía.

«Finalmente, señor presidente, la última materia sobre que se le consultó fué sobre el nuevo dique de Talcahuano.

«El señor Scott opinó entonces porque se construyera a continuación del antiguo, y todos los demás ingenieros opinaron en el sentido contrario, es decir, porque no se hiciera en esta forma, aduciendo, entre otras razones, que el suelo en aquel sitio era en parte rocoso y en parte arenoso y que, por consiguiente, no era

uniforme y compacto, como se requería para tal obra.

«Estos fueron, y un ligero trabajo sobre dragaje, señor presidente, los únicos trabajos del señor Scott, sin embargo, después de éllos se sostuvo su competencia, con el objeto de darle una comisión para que fuera a Europa a hacer allá los planos y presupuestos de diversas obras de puerto, cuando a cualquiera se le ocurre que habría sido más acertado hacerlos aquí.

«Yo vuelvo a repetir que hay conveniencia en no exagerar los gastos contratando a ingenieros europeos. El solo título de ser extranjero no da a ningún ingeniero patente de alta competencia».

Con respecto del ingeniero holandés, señor Jacobo Kraus — que siguiendo en su carrera llegó a ser Ministro de Obras Públicas de S. M. la Reina Guillermina — hablóse también de su renta exorbitante; pero nadie dejó de reconocer la importancia del trabajo que se había impuesto como estudio científico de la bahía. Scott no tenía la misma suerte.

Cuando el honorable diputado señor Délano pidió que se tomaran en cuenta esos estudios para las nuevas propuestas, se le contestó en diversos artículos de prensa que el proyecto de la Comisión de Puertos era inmejorable, y que el proyecto Scott no nos traía nada nuevo. En cambio, el distinguido ingeniero, don Domingo Casanova O., hizo crítica ruda del proyecto de la Comisión de Puertos, llegando a decir:

«Quede constancia de que por lo menos ha habido un ingeniero chileno que no cesó de gritar: lo que Valparaíso necesita no es una rada artificial de refugio (que se constituye por medio de rompeolas) sino un puerto comercial a la moderna (que se forma por medio de dársenas abrigadas en todas direcciones.)»

Esta era la idea fundamental del proyecto Kraus, abandonado por completo en un revoltijo de mil demonios.



Una ola en el espigón de atraque.
Temporal de Junio de 1926.
Ya puede calcularse la suerte que correría un vapor atracado en semejante sitio!

* * *

Mientras la discusión de los proyectos del puerto de Valparaíso se complicaba de tal modo sin llegar a nada en limpio, el Gobierno entró a considerar las propuestas presentadas para la construcción del puerto de San Antonio, ya que para Valparaíso no había habido proponentes.

Las cinco propuestas para el puerto de San Antonio, eran:

Augusto Galtier, de París, por la suma de $ 9.750.000 oro de 18 d. en el plazo de cuatro años.

G. J. Wills and Sons., por $ 14.893.000 oro de 18 d. en cinco años.

Philipps Holzman y Cía., por $ 10 millones 631.489 oro de 18 d. en cuatro años once meses.

P. C. Goedhart, por $ 10.000.000 oro de 18 d. en el plazo de cinco años; y

Pearson and Sons, por $ 14.733.400 oro de 18 d., también en el plazo de cinco años.

En atención a estas propuestas, el Gobierno, por decreto de 29 de Julio de 1911, aceptó la de Wilhelms Kamp, mandatario debidamente autorizado de don Augusto Galtier, de París, para ejecutar las obras del puerto de San Antonio por la suma alzada de nueve millones setecientos cincuenta mil pesos oro de 18 d. y en el plazo de cuatro años. Además, esta propuesta ofrecía introducir algunas mejoras, dentro del precio establecido, lo que era otra real ventaja.

Simultáneamente con este trámite, el Ejecutivo envió al Congreso un nuevo mensaje, dando cuenta del resultado de las propuestas públicas para las obras marítimas en los puertos de Valparaíso y San Antonio.

«El resultado de esta licitación — decía — ampliamente satisfactorio en lo que se refiere a San Antonio, ya que se han interesado cinco casas constructoras para llevar a cabo las obras en ese puerto, por precios cuyo promedio guarda armonía con los fijados en el presupuesto oficial, no ha correspondido a las expectativas nacionales con respecto a Valparaíso, para la ejecución de cuyas obras portuarias no se presentaron propuestas».

Concluía el mensaje por pedir autorización como la que vino a consignar la ley promulgada el 9 de Agosto de 1911, porque en ambas Cámaras no podía haber dificultades para su despacho. El artículo único de esa ley decía:

«Autorízase al Presidente de la República para que pida nuevas propuestas públicas para la ejecución de las obras que deberán llevarse a cabo para el mejoramiento del puerto de Valparaíso, en conformidad con las prescripciones de la ley N.º 2.390 de 7 de Septiembre de 1910».

* * *

Al mes siguiente, el 25 de Septiembre, se promulgó la ley que declaraba de utilidad pública los terrenos necesarios para la construcción del Ferrocarril de Valparaíso a Casablanca. Los planos de este nuevo trazado habían sido hechos y aprobados por la Dirección de Obras Públicas. Es digna de tenerse en cuenta esta circunstancia para que se vea después el desenlace de la cosa.

El primitivo trazado pasaba en parte por la hoya de Peñuelas; y con este motivo la Municipalidad protestó, por considerar que el paso contínuo de los trenes podía ser perjudicial a la provisión de aguas de la ciudad. El Gerente de la Empresa del Agua Potable, ingeniero don Jorge Lyon, había representado antes esta situación para que se impidiera que el citado ferrocarril atravesase la hoya hidrográfica del lago. Hubo necesidad entonces de variar los estudios y para eso se necesitaba la ley de expropiación; pues, algunos dueños de fundos, cosa increible, se resistían a entregar los terrenos para la construcción del ferrocarril.

Recomendando el proyecto de ley, dijo el diputado por Casablanca, don Alberto Edwards:

«El ferrocarril de Valparaíso a Casablanca es de muy pequeño costo: apenas alcanza a poco más de dos millones de pesos, va a servir una zona riquísima del país, y podrá quedar terminada su construcción en el espacio de cinco años». (Sesión del 2 de Junio de 1911).

En otra sesión, el señor Rodríguez Rozas, encareciendo la necesidad de esta obra, recordó que en el presupuesto de ese mismo año ya estaba consultada la suma de trescientos mil pesos para empezar los trabajos. Nada, pues, debía retardar la obra.

«Además, — dijo — unidas las ciudades de Valparaíso y Casablanca, se puede decir que habría un nuevo servicio de ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, *porque el ferrocarril que va a San Antonio quedaría a poca distancia y serviría para descargar el enorme movimiento que hoy tiene la Red Central*». (Sesión del 14 de Julio de 1911).

En el senado los señores Rivera y Figueroa activaron el proyecto que declaraba de utilidad pública los terrenos necesarios para la construcción del ferrocarril de Valparaíso a Casablanca. La ley se promulgó, como dijimos, el 25 de Septiembre; pero no pudieron invertirse los trescientos mil pesos ya consultados en el presupuesto de ese mismo año para la iniciación de los trabajos, porque el ferrocarril que había estudiado la Dirección de Obras Públicas era un ferrocarril de juguete, de 70 centímetros de trocha . . . !

La suerte del eterno proyecto del ferrocarril de Valparaíso a Casablanca, era positivamente única!

* * *

En Enero de 1912 — debemos considerarlo — el Senado despachó el proyecto de la Cámara de Diputados sobre modificaciones a la concesión del señor Cousiño para el ferrocarril y puerto de Quintero.

El senador de Valparaíso, don Joaquín Figueroa, recomendó el proyecto en la forma que venía, después de advertir sobre Quintero: «Ese puerto, a mi juicio, no perjudicará en nada a Valparaíso...».

A continuación, habló el Ministro de Industria y Obras Públicas señor Zañartu, diciendo, entre otras cosas:

«Respecto del ferrocarril mismo, estimo que es una obra de reconocida utilidad, porque acorta la salida al mar de una zona extensa e importante, y también, muy especialmente, por las condiciones naturales del puerto de Quintero, notoriamente superiores a las que ofrece el puerto de Valparaíso». (Sesión de 8 de Enero de 1912).

Votado en general el proyecto, resultó aprobado por doce votos contra tres. En la sesión siguiente se le despachó totalmente y después de los trámites del caso, se promulgó la ley de 24 de Enero de ese año, que se empalma con la de 22 de Julio de 1904, ya examinada antes en lo que nos importa.

* * *

Entre tanto, como la delantera del puerto de San Antonio, era considerable, llegó el domingo 5 de Mayo de 1912, día fijado para la ceremonía de la iniciación de las obras del puerto.

Un tren especial llevó de Santiago a más de quinientos invitados. Al partir el convoy, la banda de músicos del Pudeto, instalada en un carro, tocó la Canción Nacional. Y con anticipación había salido para San Antonio el Orfeón de Policía.

El viaje se hizo con toda felicidad. En Melipilla el tren se detuvo breves momentos para recibir a las autoridades locales que se agregaron a la comitiva. Y en San Antonio esperaba todo el vecindario en su día de gloria. Las alumnas de las escuelas públicas recibieron a S. E. el Presidente de la República al són del canto de varios himnos muy aplaudidos.

En la ceremonia que vino luego, hablaron el Ministro de Hacienda, don Pedro N. Montenegro, a nombre del Gobierno, declarando iniciadas oficialmente las obras del puerto. Contestó el señor W. Kamp, gerente de la casa Galtier. A continuación hablaron el Ministro de Francia, Excmo. señor Villot Dufrenche y el primer Alcalde de San Antonio, don Alberto Barros. Este último ofreció a S. E. don Ramón Barros Luco una artística tarjeta de oro, obsequio de los vecinos en recuerdo de la grande obra que se iba a realizar para bien de la Nación.

El Vicario Castrense, Pbro. don Rafael Edwards, revestido de los paramentos sagrados, bendijo la primera piedra de las obras, que era un trozo granítico de doce toneladas de peso. El acta, escrita en fino pergamino, con las insignias de la República, decía:

«En el puerto de San Antonio, a cinco días del mes de Mayo, de mil novecientos doce, gobernando la República el Excmo. don Ramón Barros Luco, siendo su secretario en el departamento de Hacienda, don Pedro N. Montenegro, se procedió a la colocación de la primera piedra de las obras marítimas autorizadas por la ley N.º 2.390 y contratadas con la empresa constructora de Augusto Galtier.

«Para constancia se firmó esta acta por S. E. el Presidente de la República, Ministros de Estado, representantes diplomáticos, senadores, diputados y demás altos

funcionarios públicos. — (Firmados). — *Ramón Barros Luco. — Pedro N. Montenegro. — Roberto Sánchez. — Ismael Valdés Valdés. — José Bernales. — Abraham Ovalle. — E. Reyes Cox. — Von Erkert. — W. Kamp. — Gerardo van M. Broekman.* — (Siguen numerosas firmas)».

* * *

Menos mal que por los días de la iniciación de las obras marítimas del puerto de San Antonio, ya se tenían presentadas las nuevas propuestas para el puerto de Valparaíso, y la Comisión había informado como la más favorable, la de don Edward Ernest Pearson, mandatario debidamente autorizado de la Sociedad S. Pearson and Son Limited, de Londres. Pero el decreto de aceptación de esta propuesta, aun no estaba refrendado.

Así, pues, la iniciación oficial de las obras de San Antonio, ya la teníamos antes de que por acá se conociera a punto fijo el desenlace de las nuevas propuestas para Valparaíso. En aquellas circunstancias, escribimos el siguiente editorial de «El Chileno», del viernes 10 de Mayo de 1912, inspirado en la conveniencia de que Valparaíso no se durmiera sobre sus laureles.

«*El puerto de San Antonio. — Lo que significa para Valparaíso. — La política portuaria del Gobierno.*

No se ha comentado aquí en ningún sentido la inauguración de las obras del puerto de San Antonio, que tuvo lugar el domingo último. El hecho, sin embargo, es de interés positivo para Valparaíso, por la influencia que esas obras determinarán en nuestro movimiento mercantil, como por las futuras vías en que se encauce el comercio de una vasta región, hasta ayer servida por Valparaíso en el carácter de puerto único.

Bien preciso fué el Ministro de Hacienda, hablando en nombre de S, E. el Presidente de la República, al decir que los trabajos que se inauguraban «auguran brillante porvenir a una región de las más importantes del país, y que estimularán poderosamente nuestro intercambio comercial».

El Ministro habla en seguida de la política portuaria que se ha trazado el Gobierno y que conforme a una ley de hace dos años, abarca el mejoramiento de veintiún puertos, comprendidos entre Arica y Puerto Montt.

«La iniciación — sigue el Ministro — de las obras del puerto de San Antonio a que asistimos, es el comienzo de esa política decidida y resuelta del Gobierno de Chile.

«Vamos a abrir al comercio una puerta segura y fácil, que hará más expedito y económico el movimiento comercial que corresponde a una de las zonas más ricas del país; debe este puerto sus estudios al distinguido ingeniero don Gerardo Broekman, de merecida reputación científica. Deberá en parte principal su realización al talento y esfuerzo francés, factores que estimamos en todo su valor y a los cuales entregamos confiadamente esta obra, que tanto interés y simpatía despierta en todos los chilenos».

Como talvéz no lo recuerden los lectores, observaremos que, en efecto, las obras del puerto de San Antonio fueron contratadas por la firma de Augusto Galtier, de París, por la suma de nueve millones setecientos cincuenta mil pesos oro de 18 d., para construir las obras en el plazo de cuatro años. También acudió a la licitación pública la firma de Pearson and Son, que ahora se llevará las obras de Valparaíso; pero su propuesta para las de San Antonio era precisamente por cinco millones de pesos oro de 18 d. más cara que la de Augusto Galtier y con plazo de un año más para la terminación de los trabajos.

Digamos algo ahora sobre la naturaleza de éstos.

Si el fondo de la bahía de Valparaíso es incompatible con los grandes molos o rompeolas que se proyectan a grandes profundidades, no sucede lo mismo con la bahía de San Antonio, según los estudios del ingeniero señor Broekman, a que se refería en su discurso inaugural el señor Ministro de Hacienda.

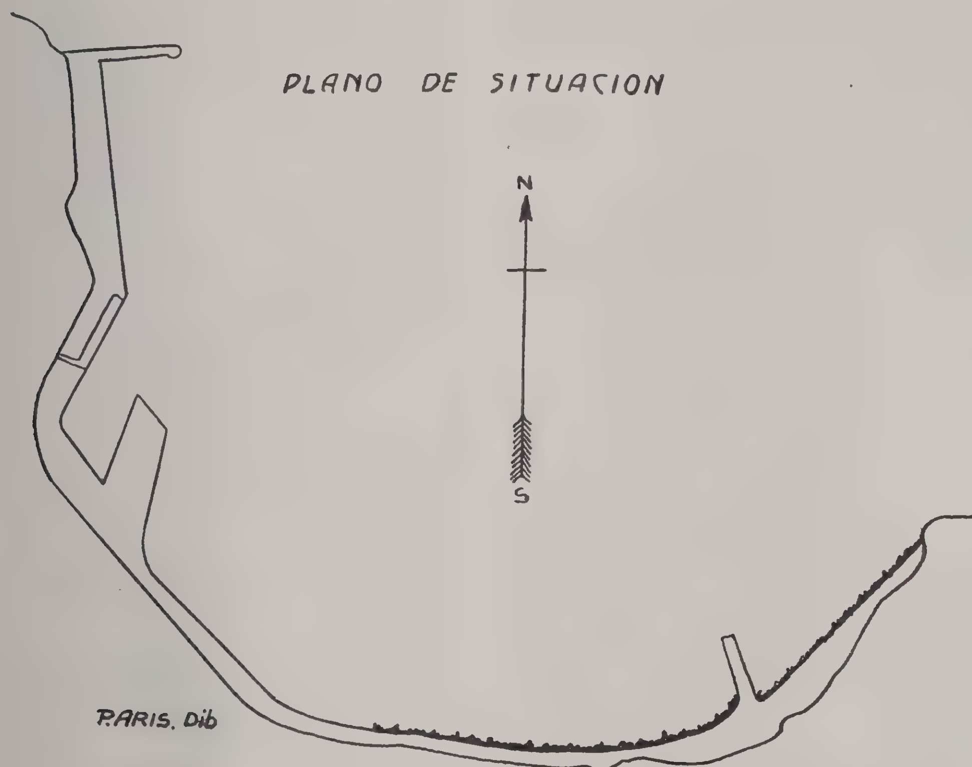
La bahía de San Antonio tiene un fondo bajo, excepcionalmente favorable para

esta clase de obras; arena primero; arenilla después y en seguida *roca*.

En una profundidad de diez metros, como la proyectada, esa bahía tendrá aguas para los mayores buques que entran en Valparaíso, cuyo mayor calado es de ocho metros u ocho y medio a lo sumo.

tres kilómetros en favor del nuevo puerto de San Antonio; diferencia que se hace más considerable aun si se toma en cuenta la explotación económica de la línea, sin las gradientes enormes que recargan tanto la explotación de nuestra actual vía a Santiago.

Por este capítulo, el Fisco realizará economías, porque es sabido que el acarreo por el Tabón de la carga de 5.a y 6.a clases dejan pérdidas, mientras que llevadas por San Antonio dejarían utilidades.



La bahía de Valparaíso con las obras aprobadas en 1911; que se entregaron en 1924 por la casa Pearson.

Por último, el antepuerto de San Antonio con las dársenas adyacentes a los malecones y muelles, dejarán noventa hectáreas de agua abrigada: lo que permite sobradamente un movimiento marítimo de quinientas mil toneladas. Para otro tanto tendrá capacidad Quintero, cuando se le habilite, con menos costo todavía que San Antonio y estando ambos puertos a las inmediaciones del nuestro.

Queda por considerar la cuestión distancias ferroviarias, que es capitalísima. Valparaíso dista de Santiago 186 kilómetros; San Antonio 113 kilómetros.

Hay una distancia exacta de *setenta y*

Como defensa legítima le quedará a Valparaíso unir cuanto antes con una recta las estaciones de Tiltil y Limache, porque es sabido que la gente que de esta última estación sale a caballo al mismo tiempo que el expreso, busca un camino que le permite alcanzar al mismo tren en la estación de Tiltil.

Nuestros lectores habrán oído cien veces este mismo asunto.

Por supuesto que ni aun con esta recta se mejorará comparativamente la situación de distancias a la capital desde Valparaíso y San Antonio, habiendo siempre ventajas para el segundo.

Porque a los 73 kilómetros de vía que en la situación de ahora se ahorran por San Antonio, debe sumarse el desvío proyectado de Paine a Talagante — que otros quisieran hacer partir de Buin — de modo que por este lado hay otros 53 kilómetros, lo que eleva a 126 kilómetros la economía de tracción del interior a la costa en la parte del valle central que estamos señalando.

Enunciado el problema en otra forma, puede decirse que las productivas provincias de Santiago y O'Higgins, quedan por término medio, a sólo *cien kilómetros* de San Antonio, en vez de los *doscientos* y más que ahora tienen a Valparaíso.

La consideración de este solo hecho de fácil comprobación porque está a la vista de todos, reclama algún estudio de parte nuestra.

Nadie dice que hay necesidad de empeñarse en una lucha contra las condiciones topográficas de nuestro suelo, que aconsejan la apertura de nuevos puertos, habilitando por lo menos ocho en una zona que antes no tenía sino uno: Valparaíso. Nadie aconseja el reforzamiento de monopolios que irían en perjuicio del resto del país; pero lo que es lícito manifestar es que se eviten los desaciertos gubernamentales que conspiran día a día a hacer de Valparaíso un puerto caro; caro por la descarga, por las demoras y el tiempo que se pierde y caro también por los jornales, a consecuencia de la carestía de la vida, de las habitaciones y del vestido.

Con las obras del proyecto Guérard, el precio de la movilización de mercadería iba a ser más caro que en la actualidad; y mucho tememos que con las inversiones de la propuesta Pearson ocurra algo análogo.

Puerto barato es lo que necesitamos en presencia de la apertura de los puertos de las inmediaciones. En Valparaíso la vida es un veinte por ciento más cara que en la capital; y como en los nuevos puertos será un veinte por ciento más barata que en la capital, las diferencias que vamos teniendo en contra, son por todos lados».

* * *

Exhumamos este artículo de hace catorce años, publicado por nosotros como editorial de «El Chileno», porque hay algunos datos todavía utilizables en su texto, con relación a un problema tan grave como el que se ha presentado ahora para Valparaíso.

Y por lo que hace a distancias ferroviarias, conviene tomar nota de un hecho característico. En el presupuesto de ese año de 1912, a que llegamos en nuestra reseña, figuraba una partida de *doscientos mil pesos* para los estudios definitivos de la variante del ferrocarril de Valparaíso a Santiago por la cuesta de La Dormida. El diputado por Valparaíso, don Rafael Urrejola, había activado con todo celo esta obra, y conseguido la partida para dicho estudio; pero cuando llegó el caso de proceder en el terreno, interrogando al Gobierno, se produjo esta respuesta desconcertante de parte del Ministro de Industria y Obras Públicas, don Oscar Viel:

«Reconozco las ventajas enormes que significa el acortamiento en sesenta kilómetros de la distancia que hay entre Santiago y Valparaíso. Pero los fondos destinados a estudiar la variante de este ferrocarril por la cuesta de La Dormida, fueron suprimidos por economías...».

Con mucho más suerte, el ramal de Paine a Talagante ya lo tenían estudiado en forma completa los ingenieros don Manuel Ossa C. y don Rafael Edwards.

«El ferrocarril en estudio — decían — tiene por objeto disminuir la distancia de acarreo a San Antonio de los productos de la zona central. Para apreciar la importancia que esta línea está llamada a adquirir una vez construido el puerto de San Antonio, basta considerar que la distancia real entre Paine, punto elegido para su arranque de la línea central, y Talagante, de *setenta y dos kilómetros* por la vía actual, quedará reducida a *veinticinco kilómetros* por la vía

directa a que se refiere el presente estudio».

Todavía no se principiaba la construcción del puerto de San Antonio, cuando ya se tenían listos los estudios del ferrocarril de Paine a Talagante.

* * *

A falta de comentarios, que no se produjeron cuando la iniciación de las obras del puerto de San Antonio, los tuvimos sobre política portuaria general, con motivo de la visita de un catedrático de la Universidad de Burdeos.

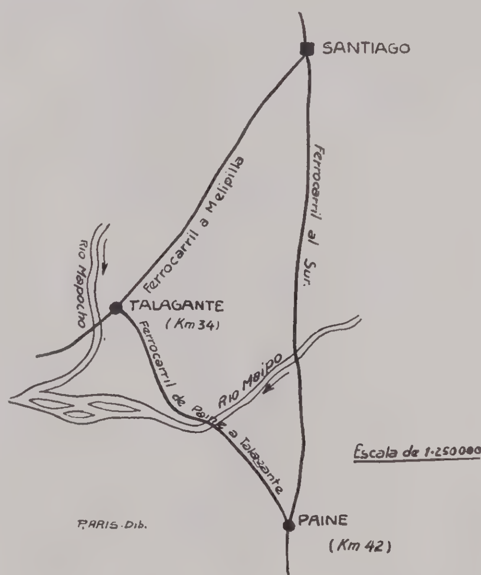
M. Sauvaire Jourdan, había venido contratado por nuestro Gobierno para dar en la Universidad de Chile una serie de conferencias relativas — nótese — «a la evolución de las ideas sobre la legislación del trabajo en Francia en el siglo XIX». El conocido escritor P. Lyon, severo fiscalizador, no pudo menos de preguntarse: «Si es impostergable tratar tan vasto y peliagudo tema, ¿no podría hacerlo, y sin subvención alguno de nuestros profesores, entre los que hay más de cuatro capaces de expedirse a satisfacción general?» («El Mercurio», del 2 de Septiembre de 1912).

El hecho es que después del curso en el Salón de Honor de la Universidad de Chile, M. Sauvaire Jourdan, se presentó en Valparaíso el 28 de Septiembre y dió una conferencia más, eligiendo como tema «el problema de la marina mercante en Francia».

«Dos elementos — dijo — se oponen en Francia al desenvolvimiento de nuestra marina mercante: los puertos y las mercaderias. Hemos cometido el grave error de sembrar nuestras extensas costas de una cantidad de puertos que absorben nuestras rentas y esterilizan nuestros esfuerzos. De Dunkerque, en el mar del norte, hasta Marsella, en el Mediterráneo, tenemos un innúmero de rincones abrigados de nuestra costa que, merced a los empeños de nuestra política, y a los afanes de los diputados que en ellos tienen vínculos electorales, han sido transformados en puertos comerciales.

«Ojalá vosotros, chilenos, no incurráis en semejante política que muy pronto os haría arrepentiros cruelmente de distraer en varios puertos raquíticos las rentas y los elementos que deberiáis concentrar para tener puerto que responda a las exigencias de la época».

Dicha en general, esta invocación era perfectamente inmotivada, tratándose de territorios de configuración topográfica tan desemejantes como son Francia y Chile. Sorprende sobre todo, que M. Sauvaire Jourdan redujese a causas tan simplistas



Ferrocarril de Paine a Talagante.

la decadencia de la marina mercante francesa que después de haber ocupado el segundo lugar, había retrogradado por ese tiempo al quinto lugar, porque todavía no era sobrepujada por el Japón y la Italia.

Precisamente en la sesión del 18 de Febrero de 1910, se había presentado a la Cámara de Diputados de Francia un extenso informe de la Comisión de Comercio e Industria, sobre el «Régimen de los puertos marítimos de comercio»; y allí se habla de todo, menos de las causas de que vino a hablar por acá dos años después el profesor de Economía Política de la Universidad de Burdeos. Desde 1879 a 1909, según anotaba el informe, Francia había invertido en trabajos de mejoras de sus siete principales puertos, 500 millones de francos,

menos de 17 por año. Y durante ese mismo período, el solo puerto de Amberes había gastado en mejorar sus condiciones naturales 222 millones de francos, y los trabajos que se habían efectuado en los últimos tres años, importaban 200 millones más. Los sólos tres puertos alemanes de Bremen, Bremerhaven y Hamburgo, habían gastado más de 600 millones.

Pero yendo a la raíz del daño, el informe hace resaltar que todas «las buenas voluntades de los ingenieros armadores y comerciantes se han paralizado por el régimen administrativo francés, *el más centralista de todos los Gobiernos europeos*». Aquí si que habría venido bien la invocación aquella: «*Ojalá vosotros, chilenos, no incurrais en semejante política*...».

En cambio el régimen inglés, educado y fortalecido en tradiciones descentralistas, ha dado a las comunas marítimas cuanta autonomía era necesaria, estimulando, más que la acción del Estado, la particular. «En ese gran país — dice el informe — no hay talvéz una obra portuaria debida a la iniciativa y ejecución del Gobierno central; los inmensos progresos alcanzados en este ramo, se deben a la iniciativa de las comunas, de sociedades o de particulares».

¿Por qué M. Sauvaire Jourdan no tocó uno sólo de estos aspectos ni mencionó siquiera el informe producido dos años antes en su propia patria? ¿Por que se concretó a hablarnos de la *concentración portuaria*, a sabiendas de que un principio opuesto ha producido enorme progreso en Gran Bretaña?

—En Gran Bretaña — nos decía hace poco don Agustín Ross, cuando llevó su bondad hasta estimularnos que prosiguiéramos en el presente estudio; en Gran Bretaña el Gobierno no construye puertos. Los puertos los construyen principalmente unas corporaciones particulares con personalidad jurídica y autónomas en su base y que hasta tienen atribuciones para contratar empréstitos.

Pero detengámonos un instante en otro aspecto ya insinuado: el de la diferencia de topografía. Francia cuenta con 2,460 kilómetros de costa, pero la conformación de su territorio permite decir que la costa tiene 2,460 kilómetros *de circunsferencia*. En estas condiciones, el puerto de Marsella en el sur, el de Burdeos al oeste, y el del Havre al norte, quedan a distancias más o menos equivalentes de los puntos centrales del país, y bastarían otros dos o tres puertos intermedios para que todos los pueblos del interior tuvieran un puerto a distancia sensiblemente igual. Sin embargo, Francia tiene diecinueve puertos — puertos verdaderos con obras marítimas adecuadas — y eso podría explicar acaso el que allá se hable de la inutilidad de seguir multiplicando su número.

Entre tanto, Chile tiene, *por un solo lado*, una costa de 4,225 kilómetros de largo, en un territorio cuya anchura media es de doscientos kilómetros; de manera que cada provincia, cada centro de producción y de consumo se encuentra al lado de un punto preciso y determinado del mar, pero a una distancia que va haciéndose gradualmente más enorme de los demás puntos. Las necesidades y el desarrollo armónico de la nación, exigen puertos relativamente numerosos, que nunca serán bastantes para la extensión de la costa y la configuración del territorio.

El ilustre padre jesuita chileno Alonso de Ovalle, en su «Histórica relación del reino de Chile», que escribía con docta y amena pluma en 1646, dice con profundo buen sentido:

«Cerca del puerto de Valparaíso está el de San Antonio, que es también muy bueno y muy seguro y cae a la boca del río Maipo; y deben de equivocarse con él los autores que ponen en sus mapas el de Valparaíso a la boca de un río que baja de Santiago, lo cual es grande error, porque en Valparaíso no hay río ninguno, sino varias fuentes y manantiales que brotan de las quebradas allí vecinas a poca distancia del mar...

«Otros puertos hay por los ríos y ensenadas que corren de allí a la Concepción, pero no son tan practicados por no ser necesarios, *porque todos aquellos valles, desde Maule hasta Quillota, envían sus frutos a Valparaíso. Bien pienso yo*

que con el tiempo se irán trajinando otros puertos, porque van creciendo apriesa las haciendas de aquel reino e interesan mucho en tener más a mano las embarcaciones para dar avío a sus cosechas». (Obra citada, capítulo XV).

Puede decirse que la política portuaria del futuro la evidenciaba el padre Ovalle, hace ya doscientos ochenta años; pero hay quienes querían en 1926, mantener la situación de 1646, cuando Valparaíso era el punto de embarque obligado desde el Maule hasta Quillota. No hay, pues, no puede haber, una política portuaria absoluta, indeclinable, uniforme para todos los países; ella depende de las necesidades y de la configuración de cada uno.

A raíz de la conferencia dada en Valparaíso por M. Sauvaire Jourdan, se habló sin embargo de la divisa única de la *concentración portuaria* como algo que venía bien en todas las latitudes; y por consiguiente debían condenarse aquí las creaciones de Quintero y San Antonio, sin justificación posible ante lo dicho por «el sabio economista francés».

«Aplicando esto a Chile — escribía por entonces en «El Mercurio» el distinguido periodista don Rafael Luis Barahona — resulta que debemos volver atrás en el primer paso que hemos dado en la política del *desparramo* y en lugar de continuar desarrollando como se piensa tres puertos en una misma zona, Valparaíso, San Antonio y Quintero, debe *concentrarse* todo ese esfuerzo económico en un sólo puerto dotado de los mejores servicios y que por obra de esa *concentración* exiga una menor renta y por tanto una menor gabela para los navíos, que la que exigirían tres centros portuarios distintos».

Terciando en la discusión, escribimos en «El Chileno»:

«Eliseo Reclus, en su Geografía Universal, atribuye el poderío de la Gran Bretaña a diversos factores, entre los cuales coloca *sus innumerables puertos*. Son palabras textuales del eminente geógrafo francés, muerto en 1905.

«De manera que para un autor francés, con renombre en el mundo entero por su Geografía Universal, los innumerables puertos, contribuyen, según y cómo, al poderío de un país; y para otro catedrático francés, M. Sauvaire Jourdan, los innumerables puertos son una calamidad horrenda. Basta esta disparidad de opiniones entre dos personalidades francesas — y conste que como hombre de ciencia y de observación no comparamos a Reclus con Sauvaire Jourdan — bastan estos juicios absolutamente opuestos, decimos, para recibir con desconfianza la receta de la *previsión* portuaria que nos viene a recomendar por acá el profesor de la Universidad de Burdeos y que un ilustrado colega de «El Mercurio» sigue al pie de la letra, hasta el extremo de constituirse en el sumo sacerdote de la *concentración portuaria*...



Configuración de Chile en el continente sudamericano, para apreciar la doctrina de la concentración portuaria.

«Si se trata de imitar a alguien, ¿por qué no mirarnos en el espejo de Inglaterra, que está a un paso de Francia? ¿Acaso la cuestión de los puertos, debe resolverse con el criterio de la moda, que prefiere el último figurin de París?

«Gran Bretaña, con su territorio reducido y costas dilatadas, ve en el mar su

poderío político; y lo mismo, exactamente lo mismo es el caso de Chile, llamado *La Inglaterra del Pacífico* . . .».

En otro artículo examinábamos el error de los antiguos monarcas españoles, floreciendo en pleno siglo XX.

«*La concentración portuaria*, en unos tiempos en que las facilidades de las comunicaciones se multiplican, puede originarnos, si olvidamos las características especiales de nuestro territorio, el mismo daño que recibiera España en otros siglos de su borrascosa historia. Para sus relaciones con las colonias de América, los Reyes de España nos consideraron como una vasta estancia que debía manejarse por solo dos puertas: la una en Panamá, en el punto de su salida, y la otra en el puerto de Cadiz, manejada por la casa de contratación de Sevilla. Aquella concentración portuaria era admirable, pero había de postrar a España en la arema de la ruina, al paso que esterilizó a la América, convirtiéndola en un páramo de monopolios . . .

«*La concentración portuaria*, que aplicaron en todo su rigor los reyes de la península, no es posible que se pida en pleno siglo XX. Los reyes tenían su escusa en la ignorancia y en las preocupaciones de la época; pero ahora todo nuestro progreso se encamina a las comunicaciones más rápidas y más fáciles y baratas entre todos los pueblos.

«Chile sin puertos es un ataud cerrado, decía Vicuña Mackenna en una de sus pintorescas frases. El océano libre es su vida, su gloria, su omnipotencia. Y esto lo escribía en las columnas de «El Mercurio», propiciando en 1874 la creación del puerto de Quintero a un paso de Valparaíso».

* * *

Mediaba ciertamente un abismo entre aquella campaña y la de 1913, ambas mantenidas en el mismo diario. Bueno será también recordar a este respecto una obra publicada en 1896 por el antiguo redactor de «El Mercurio» don Hermógenes Pérez de Arce. Titúlase esa obra «Tratado de Administración Pública aplicado al Curso de Ingenieros de la Universidad de Chile»; y en ella el señor Pérez de Arce, como profesor del ramo, habla de la necesidad de habilitar gran número de puertos; porque «vienen a ser los puertos el verdadero eslabón que une en una sola cadena el tráfico de tierra con el marítimo».

«No poco descuidado — observa el antiguo director de «El Mercurio» — ha estado hasta ahora el cumplimiento de este deber en Chile, cuya extensísima costa tiene muchos parajes naturales y caletas, sin que las obras de arte los hayan mejorado para resguardarlos de los vientos y bravezas del mar, que no solo hacen difícil el comercio, sino que anualmente son causa de dolorosos naufrágios».

El señor Pérez de Arce enseña que mientras a esos innumerables parajes naturales y caletas no los hayamos mejorado como puertos, dotándolos siquiera de buenos muelles y de aparatos mecánicos que abaraten las operaciones de embarque y desembarque y acorten las estadias de las naves, *no será posible esperar que el comercio marítimo de Chile tome un desarrollo mucho mayor que el actual* . . .

Entre la teoría del famoso profesor de la Universidad de Burdeos, M. Sauvaire Jourdan, y la teoría del profesor de la Universidad de Chile don Hermógenes Pérez de Arce, estamos por la segunda.



X.

Iniciación de los trabajos del puerto de Valparaíso, cinco meses después de los del puerto de San Antonio.—Un día que se creyó glorioso: el 6 de Octubre de 1912.—Un comentario.—En qué consistían las obras.—Apreciaciones de la Comisión de Puertos, respecto de Valparaíso-San Antonio.—Primeras discusiones del ferrocarril de Paine a Talagante.—El estudio del ingeniero don Hormidas Henriquez sobre «Formación de una zona de atracción del puerto de Valparaíso».—La influencia de M. Sauvaire Jourdan.—Votos aprobados en el VIII Congreso Científico de Temuco.—El mensaje del Ejecutivo para el cambio de trazado en la concesión del ferrocarril y puerto de Quintero.—En la Cámara el diputado don Rafael Urrejola interroga al Ministro de Industria y Obras Públicas señor Zañartu.—Una interpelación en el Senado promovida por el honorable señor Rivera.—Lo que decían algunos memoriales.—La campaña contra Quintero y también contra San Antonio.—Dos opiniones que se contradicen: la del vice almirante Uribe y la del vice almirante Montt.—El gran meeting del 13 de Octubre de 1913.—Caracteres que tuvo.—Una contramanifestación que se produce.—Libertades constitucionales que se violan.—El meeting pro-Quintero, de los elementos populares.—Otra vez el ferrocarril a Casablanca.

Decíamos que al celebrarse oficialmente la iniciación de los trabajos del puerto de San Antonio, todavía estábamos sin conocer el resultado de las nuevas propuestas para el puerto de Valparaíso, aunque la comisión había ya informado en sentido favorable una de ellas.

De manera que una semana después de la ceremonia recordada se dictó el decreto supremo de fecha 11 de Mayo de 1912 que aceptaba la propuesta del señor Edward Ernest Pearson, mandatario de la sociedad S. Pearson, de Londres, para ejecutar las obras del puerto de Valparaíso, en conformidad con el proyecto oficial, por la suma alzada de treinta y siete millones quinientos cincuenta y siete mil cuatrocientos ochenta pesos de diez y ocho peniques ($ 37.557.480). Otros proponentes que habían concurrido eran las firmas de Augusto Galtier, que hacía los trabajos del puerto de San Antonio; Phillip Holzman y Cía. y Sir John Jackson Limited.

Cinco meses de plena actividad contábanse ya en la construcción de las obras marítimas del puerto de San Antonio, cuando vino para Valparaíso la ceremonia de la iniciación de análogos trabajos. En efecto, esta ceremonia se verificó el domingo 6 de Octubre de 1912, con los caracteres acostumbrados.

Hicieron uso de la palabra el Ministro de Hacienda don Manuel Rivas Vicuña en nombre del Gobierno; el señor Percy Gask en representación de la casa constructora, y el primer Alcalde don Luis A. González en nombre de la ciudad. Terminados los discursos, el gobernador eclesiástico Sr. Eduardo Gimpert, actual obispo de Valparaíso, bendijo el primer block de las obras. Las bandas rompieron con los acordes del Himno Nacional y las naves de guerra izaron su empavezado completo, haciendo una salva mayor de 21 cañonazos. Nadie habría podido imaginarse en aquellos momentos que las obras así iniciadas iban a servirnos de bien poco, gracias a desaciertos fundamentales de todo género.

He aquí el acta respectiva:

«El Excmo. señor don Ramón Barros Luco, Presidente de la República de Chile, y el Ministro de Estado en el departamento de Hacienda, señor Manuel Rivas Vicuña, en presencia de los miembros del cuerpo diplomático acreditado en el país, de los magistrados y altos funcionarios que subscriben la presente acta, iniciaron las obras marítimas del puerto

de Valparaíso, contratadas por los señores S. Pearson and Son Limited por decreto de 11 de Mayo de 1912, siendo Ministro de Hacienda el señor Pedro N. Montenegro.

«Esta cédula se guardará para perpetua memoria, en un monumento que recuerde este acto a las generaciones futuras.

«Valparaíso, 6 de Octubre de 1912.—*Ramón Barros Luco*, Presidente de la República.—Manuel Rivas Vicuña, Ministro de Hacienda.—Guillermo Barros Jara, Ministro del Interior.—Antonio Huneeus, Ministro de Relaciones Exteriores. —Enrique Villegas E., Ministro de Justicia e Instrucción Pública.—Oscar Viel C., Ministro de Industria y Obras Públicas.—Claudio Vicuña S., Ministro de Guerra y Marina. (Siguen las firmas).

* * *

Se nos escusará la transcripción de los siguientes párrafos de un editorial de «El Chileno» que, bajo el título de «Ecos de la inauguración», publicamos al día subsiguiente de esta ceremonia, presentando un interrogante que aun se mantiene en pie:

«En la inauguración del domingo, el representante de la firma Pearson, con que se contrataron las obras marítimas de Valparaíso, dijo en su discurso:

«Las obras que emprendemos, no solo son importantes bajo el punto de vista comercial, sino que también son muy interesantes a la observación del ingeniero, pues comprenden la construcción de un rompeolas *que alcanza una profundidad en que jamás se haya trabajado antes*».

«Trátase, pues, de trabajos como no se han hecho todavía en ninguna parte del mundo. Y si esto puede vanagloriarnos por un capítulo, por otro aspecto nos sumerge en la sensación de lo incierto. ¿Serán obras duraderas las que se fundamenten a grandes profundidades de agua y de fango, en una bahía de condiciones tan desfavorables como las que tiene Valparaíso?

«—*Respondemos de las obras*!

«Esto podrán decirnos los constructores y aun entregarlas al Gobierno, las obras, a entera satisfacción. El peligro está para años después, mucho después; porque los que hemos visto cómo los malecones construídos en tierra firme han sido aventados cien veces, tenemos justos temores de que les pueda pasar lo mismo a todas las obras situadas a considerable número de metros en medio del mar. Un malecón en tierra firme, ¿no presentará más resistencia que un rompeolas aislado, a cincuenta y cinco o sesenta metros, de profundidad? ¡Allá se lo sabrán los técnicos!

«Continúa en su discurso el señor representante de la casa Pearson:

«Como digo, el extremo del rompeolas alcanzará una profundidad de cincuenta y cinco metros, profundidad que, *junto con la naturaleza fangosa del mar*, constituyen un estudio muy interesante que será observado por ingenieros de todas partes del mundo. La construcción y colocación de los cajones monolíticos de concreto al extremo de este rompeolas, será también un trabajo de sumo interés».

«En efecto, los trabajos marítimos ejecutados en puertos extranjeros para dar abrigo a las naves y comodidad al comercio, no tienen semejanza con las obras que vamos a acometer aquí; puesto que la formación topográfica y geológica en Valparaíso, esto es lo que comprende la rada o sirve de fondeadero, nos presenta una característica positivamente única.

«Los ingenieros «de todas partes del mundo» tendrán vivísimo interés en observar cómo se saldrá del paso en Valparaíso, con algunas de las obras contratadas, aunque lo bueno será después. Hay un doble interés profesional y científico; ya que los ingenieros «de todas partes del mundo», han dicho unánimemente que los trabajos a grandes profundidades de agua y de fango, no pueden recomendarse nunca.

«Y ahora se encuentran con que en una bahía sin condiciones naturales, se hace caso omiso de los estudios marítimos verificados por autoridades científicas. ¿De qué han servido los estudios de Kraus? El viaje de Kraus no ha servido de nada, si al fin nos resolvimos a hacer todo lo contrario de lo que él dijo.

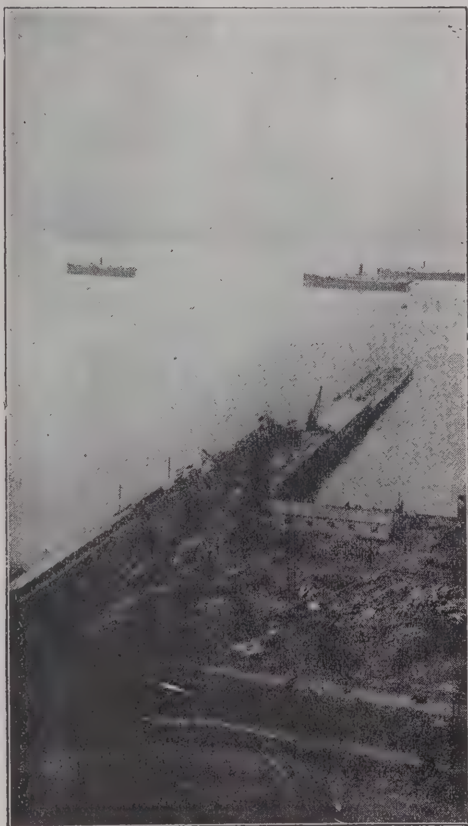
«No se crea que es ingrata o extem-

poránea nuestra tarea, porque no hacemos otra cosa que ser consecuentes con opiniones ya manifestadas en este diario y que tienen en su abono la autoridad de profesionales distinguidos y la autoridad del simple sentido comun».

* * *

El tiempo dirá si estos temores tenían alguna base o eran el fruto de simples aprehensiones.

Los planos aprobados por la Comisión de Puertos, tenían algo de los planos de Guérard, algo de los de Scott y nada de los de Kraus; pero de todos modos recordaban lo del nido de la avutarda. Consistian principalmente en un rompeolas de 1.000 metros en Punta Duprat; pero de éstos, como se sabe, solo está construido un tramo de poco menos de 300 metros; y ahora únicamente se empieza con los 700 metros restantes, en forma que lo objetan como un gran desacierto ingenieros tan respetables como don Domingo Casanova O.



Molo de Punta Duprat
cuando estaba en construcción.

Seguían en los planos un malecón de 630 metros de largo entre Punta Duprat y el extremo norte del muelle fiscal, con sus terraplenes y anexos; el sacrificio innecesario del muelle fiscal, que lo respetaban los planos de Kraus; otro malecón de 210 metros de largo, frente al antiguo muelle Prat, que junto con desaparecer iba a dejarnos sin ningún muelle para pasageros; un muelle en el Barón, para carbón y otras mercaderías y por último el famoso espigón de atraque, de 250 metros de largo, con 100 metros de ancho en su extremo «*y con malecones de atraque en ambos costados y el cabezo*» . . .

Los proyectos del consultor técnico señor Scott, según los planos publicados en Londres en 1910, y que tenemos sobre nuestra mesa de trabajo, consultaban un rompeolas de 750 metros inmediato a la caleta del Membrillo; pero la Comisión se corrió hasta la Punta Duprat, alargándolo en 250 metros. Ya se sabe cómo nos barajamos por acá con los molos de la bahía: cada cual los ubica donde quiere; los molos se recortan o se alargan, aparecen o desaparecen a gusto del consumidor, como si dijéramos.

Lo demás del proyecto del señor Scott refeníase a un dique seco en la caleta de Las Habas, que remataba en Punta Duprat. La obra de los malecones se consultaba con amplitud y el muelle de pasageros, de 170 metros, ubicábase donde está ahora el famoso espigón de atraque. El muelle del Barón venía por último con todas las obras complementarias de defensa.

El plazo para la ejecución de las obras contratadas con la casa Pearson, era de 7

años, a contar desde la fecha en que se firmara la escritura; de modo que vencía el 11 de Mayo de 1919. Pero este plazo no se respetaria en ninguna forma. Para los trabajos del muelle del carbón o del muelle proyectado en el Barón, fijábase un plazo especial de tres años, a partir del 14 de Julio de 1913; y ya veremos que habiendo sido ésta la única obra en que el Gobierno manifestó algún apuro, después de terminarse, no tuvo ninguna urgencia en recibirse de ella y transcurrieron varios meses en una situación inverosímil.

* * *

A fines del mismo año, con fecha 14 de Diciembre, la Comisión de Puertos, en cumplimiento de una disposición que se recordará de la ley de 7 de Septiembre de 1910 — la que autorizó la construcción de los puertos de Valparaíso y San Antonio — elevaba al Ministerio de Hacienda un «Ensayo de clasificación de los puertos chilenos», que tiene las firmas de los señores Raúl Claro Solar, Gustavo Quezada A., Jorge Lira O. y Francisco Rivas Vicuña.

La Comisión establece un orden general para la ejecución de seis puertos que deben estar dotados de obras completas; pero entre estos seis puertos, cabe observar que *Valparaíso - San Antonio* son una misma cosa. «*En vía de ejecución* —dice el informe — *el programa Valparaíso - San Antonio*, quedarían Arica, Antofagasta, y su auxiliar Mejillones, Talcahuano, Valdivia y Lebu».

Algunas páginas antes, el informe tiene estas otras observaciones fundamentales:

«No se considerará a Valparaíso como puerto local, ni se estudiará en detalle su red de ferrocarriles, pudiendo definirlo desde luego como la salida natural del valle de Aconcagua.

«San Antonio, sin necesidad de un mayor examen, puede definirse también como el puerto local del valle del Maipo, cuya producción se concentrará en esa rada por los ferrocarriles que vienen desde el Tabón por el norte, desde el Volcán por el oriente, y desde Graneros por el sur hacia Santiago, para seguir a San Antonio por Melipilla.

«Construída la línea desde Melipilla a Peumo, acudirán a San Antonio gran parte de los productos del valle del Rapel, particularmente los de la zona comprendida entre Cabras y Matanzas».

Como se ve, la Comisión, considerando ya un hecho el ferrocarril de Paine a Talagante para acrecentar la movilización de San Antonio, señala también como necesario el ramal de Peumo a Melipilla, que vendrá sin duda con el tiempo.

* * *

En el Senado obtuvo preferencia y se despachó sobre tabla el proyecto para declarar de utilidad pública los terrenos que eran necesarios en la construcción del ferrocarril de Paine a Talagante. La ley de presupuestos de 1913, consultaba fondos para iniciar los trabajos. El proyecto se despachó el 1.º de Julio, tras de breves observaciones de algunos senadores. Como se argumentara la necesidad de tener desde luego a la vista el plano de las expropiaciones, el senador don Pedro García de la Huerta, dijo:

«No es fácil en la generalidad de los casos, presentar planos que comprenden un número enorme de propiedades, y que a veces no son exactamente conocidas cuando se resuelve la construcción de una línea. *Por otra parte, la construcción del puerto de San Antonio está muy adelantada y es necesario que cada puerto tenga su zona de atracción servida por un ferrocarril. A esto tiende la línea de Paine a Talagante*».

Al mes siguiente pedía en la Cámara preferencia para este asunto, el Ministro de Industria y Obras Públicas, don Enrique Zañartu, después de leído el informe de Comisión que lleva las firmas de los señores Manuel Espinosa Jara, Eduardo Covarrubias, Guillermo Ramírez Sanz y H. Palacios, quienes establecían:

«La Comisión considera que este proyecto responde a una necesidad urgente, por tratarse, además, de una línea que transportará al puerto de San Antonio, en condiciones más ventajosas que las actuales, los productos de una zona agrícola importante».

* * *

Del 16 al 23 de Febrero de 1913, celebró sus sesiones el VIII Congreso Científico, reunido esta vez en Temuco; y, como tema oficial de la Delegación de Valparaíso, el ingeniero don Hormidas Henriquez, que la representaba, hizo un trabajo con abundantes datos sobre la «Formación de la zona de atracción del Puerto de Valparaíso». Aunque aquel fué un estudio de circunstancias, aun hoy día puede consultarse con provecho y revela en todo caso la preparación innegable de su autor.

Por desgracia, estaba aun fresca la famosa conferencia de M. Sauvaire Jourdan, que el señor Henriquez citó y comentó en primera línea, sin necesidad alguna, llegando a decir al pie de la letra, un tanto paralogizado:

«La razón, pues, y la experiencia, nos dicen que conviene concentrar en un sólo puerto, si es posible, todo el movimiento comercial».

Pero, en serio, ¿puede pensarse en que el puerto de Iquique sirva a las provincias de Llanquihue y Chiloé, o que el puerto de Valdivia, sirva a Tarapacá y Antofagasta?

El profesor francés dejaba siquiera tres puertos en Francia; mientras que el señor Henriquez aplicaba con mayor rigor si cabe el principio de la *concentración portuaria*. Conste, de todas maneras, que el estudio titulado «Formación de la zona de atracción del Puerto de Valparaíso», honra a su autor y es una prueba del alto espíritu cívico que le distingue desde antiguo.

Las conclusiones aprobadas por el VIII Congreso Científico reunido en Temuco, fueron éstas, en materia de política portuaria en general, después de oído el señor Hormidas Henriquez:

«1.º, Que es necesario seguir el régimen de concentración comercial; 2.º, Que dada la conformación especial de nuestro país, larga faja que se extiende de Tacna a Magallanes, esta concentración debe hacerse a lo sumo en tres puertos; 3.º, Que uno de estos puertos debe corresponder a la zona norte, otro a la zona central y otro a la zona austral; y 4.º, Que él de la zona central debe ser necesariamente Valparaíso».

Tres puertos es demasiado poco, como dicen los franceses, para una lonja de costa que se prolonga de sur a norte por cerca de cuarenta grados y cuyos dos más remotos confines se encuentran tan distantes entre sí, como en el Viejo Mundo la ciudad escocesa de Edimburgo y el africano Senegal!

En cuanto a la formación de la zona de atracción del puerto de Valparaíso, se pedía la electrificación de la línea de Valparaíso a Santiago, que después anduvo originando protestas; el ferrocarril por Casablanca; otro entre Quilpué o Villa Alemana a Las Piedras; el ramal entre Casablanca y Algarrobo; la unión directa del longitudinal con Valparaíso; el ferrocarril de Las Cabras a Melipilla y la variante por la Dormida, a fin de acortar la distancia entre Valparaíso a Santiago.

El Congreso Pleno aprobó las conclusiones anteriores, propuestas por don Hormidas Henriquez y es raro que los asambleistas del sur no se acordaran del ramal de Paine a Talagante.

* * *

Manifestaba un espíritu diametralmente diverso al de aquellas conclusiones, un mensaje del Ejecutivo que llegaba poco más tarde al Congreso, relativo a obtener la autorización necesaria para que el concesionario del ferrocarril de Quintero a Nogales, cambiase el trazado, haciéndolo enpalmar, con trocha ancha, en la estación de San Pedro, de la línea entre Valparaíso y Santiago.

«Parece, señor presidente, — dijo el diputado por Valparaíso, don Rafael Urrejola — que hubiera el propósito de ir relegando a último término a nuestro primer puerto; porque ¿qué otra cosa significa el desviar por el sur la salida de los productos a San Antonio, haciendo el ferrocarril de Paine a Talagante, y por el norte, proyectando también desviarlos por el empalme de San Pedro a Quintero?» (Sesión del 9 de Agosto de 1913).

Contestó el Ministro de Industria y Obras Públicas, Sr. Zañartu, diciendo que después de despachada por el Congreso

esta concesión y después de promulgada la ley respectiva, todas las oficinas públicas competentes habían informado al Gobierno de que habría más conveniencia para que el ferrocarril de Quintero se construyera en la forma que ahora se proponía.

«La Dirección de Obras Públicas — dijo — ha dado razones técnicas para fundar esta afirmación. A su vez, las oficinas militares han hecho valer razones de estrategia, que son las que más han pesado en el ánimo del Gobierno para aceptar este cambio.

«Y creo y sigo creyendo que se ha hecho una buena obra al presentar este nuevo proyecto, que no modifica en nada las condiciones del contrato anterior, pues ambos contratos son iguales y en éllas solo se cambia la trocha y el trazado de la vía».

Muy poco después, el 29 de Agosto, el senador de Valparaíso, don Guillermo Rivera, iniciaba una interpelación en el Senado, en tanto que en Valparaíso se agitaba la opinión en contra del cambio de trazado del ferrocarril y preparábase un meeting, tan bullado como el del proyecto Guérard. Los ataques al puerto de Quintero, comprendían también al puerto de San Antonio.

El honorable señor Rivera reseñó detalladamente la marcha que había llevado aquel asunto, hasta llegar al mensaje.

«Ya en comisión y una vez que la representación parlamentaria de la provincia se impuso de los antecedentes — observaba el señor senador en su primer discurso — vió que la cuestión era sumamente grave; que en realidad se presentaba a la consideración del Congreso un problema de vital importancia para el puerto de Valparaíso y para los intereses fiscales y generales de la nación.

«Para los intereses generales, afectados vivamente por el levantamiento de un puerto rival de Valparaíso; para los intereses fiscales, perjudicados en cuanto a que la unión de esta concesión particular con la red central de los Ferrocarriles del Estado, habría de privar a Valparaíso de doscientos cincuenta mil toneladas de carga, y perjudicial para nuestro primer puerto, en cuanto iba a levantarse otro puerto comercial con una rada como la de Quintero, que es enteramente favorable y que habría de hacer desmerecer considerablemente a Valparaíso, que al cumplir trescientos setenta años de existencia vería desvalorizarse sus propiedades y comprometerse los capitales invertidos, que sólo en la parte del Estado alcanzan en los tres últimos años a cerca de ocho millones de libras esterlinas». (Sesión del 29 de Agosto de 1913).

Al día siguiente contesta el Ministro de Industria y Obras Públicas, señor Zañartu, diciendo que en el cambio de trazado y en la ubicación de las estaciones el Gobierno no ha podido proceder de otro modo, «*porque el Estado Mayor del Ejército, que es la autoridad encargada de velar por la seguridad del país, así lo ha pedido . . .*» ¡La estrategía es lo primero! Pero no es posible admitir un raciocinio que coloca al Estado Mayor del Ejército, supeditando la acción del Gobierno aunque sea para la defensa nacional.

«Ahora, — prosigue el Ministro, — por lo que se refiere a los perjuicios que traerá al puerto de Valparaíso este nuevo ferrocarril, hay un informe muy interesante del Director General de los Ferrocarriles . . . En este informe se estudia el porvenir de ese ferrocarril y se demuestra que ofrece grandes ventajas para el país, sin que signifique en manera alguna un peligro para Valparaíso.

«El Gobierno en esta materia ha ido con pies de plomo; no sólo se ha atendido al informe del Estado Mayor, sino que también ha pedido con posterioridad al Director General de los Ferrocarriles que indique si este ferrocarril puede traer perjuicios a la empresa que dirige.

«Lo único que el ferrocarril de Quintero podrá quitar a Valparaíso, a juicio del Director General de Ferrocarriles, es la carga pesada que tendrá San Antonio y no Valparaíso».

Se pregunta en seguida el señor Ministro cómo no ha de haber ventaja en dar vida a una bahía que tiene buen clima y donde puede formarse una gran población. Luego añade:

«Hay una circunstancia que no se toma en cuenta cuando se dice que con el ferrocarril y obras de Quintero va a perder Valparaíso su importancia comercial. Valparaíso tiene un millón de toneladas de mercaderías de internación, de las cuales novecientas mil se internan a distintas partes del país y cien mil se llevan a los puertos de cabotaje.

«Valparaíso es puerto mayor y Quintero será menor; de modo que aunque se construyan varios puertos más o menos próximos, Valparaíso conservará el tonelaje actual, que, como he dicho, en su mayor parte es de importación».

* * *

Estas declaraciones oficiales estaban bien lejos de tranquilizar a la opinión pública de Valparaíso, ardorosamente estimulada por los grandes diarios locales, en contra de los puertos de Quintero y de San Antonio. Era traído al caso San Antonio como el precedente en un camino que se estimaba funesto. «En gran parte, — decía «La Unión» — se ha consumado ya la *iniquidad*, que no otro nombre merece la de hacer puerto la caleta de San Antonio». Y enseguida teníamos en perspectiva una nueva iniquidad . . . «Quintero — decía un artículo de «El Mercurio» — no será sino una edición reformada de San Antonio».



Una vista parcial de San Antonio.

De otra parte, citábase un decreto supremo de un año atrás, de fecha 30 de Octubre de 1912, firmado por el Ministro de Hacienda, don Manuel Rivas Vicuña, que disponía: «No se otorgarán en adelante, concesiones de muelles u otras obras portuarias análogas, de carácter comercial, en la zona de costa comprendida entre Quintero inclusive por el norte y Pichilemu exclusive por el sur». Pero este decreto no podía tener efecto retroactivo: la concesión de Quintero venía de 1904; y a fe que «El Mercurio», que argumentaba ahora con ese decreto, gastó no poco enojo entonces, según vimos, contra

algunos diputados que se oponían a la concesión invocando diversos razonamientos.

Constitúyose una Liga de Defensa con encargo *de representar al Gobierno y a los poderes públicos, las necesidades de Valparaíso, alejando la competencia de otros puertos.* Y en la primera sesión de la Liga, se nombró a los señores Egidio Poblete, Hormidas Henriquez, Rafael Luis Barahona y Alberto Mendez Carrasco, para que redactasen un memorial, que sería elevado al Consejo de Estado y que firmaria todo el vecindario.

En una reunión a que se había citado para el 1.º de Octubre en la Imprenta de «El Mercurio», el señor Poblete dió lectura al Memorial e inmediatamente fué aprobado. Era esa pieza un extenso alegato en que se exponían los derechos del vecindario reclamante, el cual no había pedido leyes especiales para trabajar y formar la riqueza. «Y sin embargo, los intereses de Valparaíso — seguía el Memorial — se encuentran ahora gravemente amenazados por obra de los mismos poderes públicos, con la construcción del puerto de San Antonio y con la concesión de Quintero, trabajo netamente fiscal el primero y particular el segundo, pero que se piensa realizar con la ayuda del Estado en forma de una garantía sobre el capital de la empresa. Dos obras, pues, que no nacen de condiciones naturales, ni esperan las leyes naturales para nacer y desarrollarse; dos obras puramente artificiales y engendradas tan solo por la excesiva largueza fiscal y por la excesiva blandura del Estado para con los intereses particulares, cojen a Valparaíso por sus costados, se preparan a arrebatarle su movimiento comercial y a traer consigo, consecuencia inevitable, la decadencia y la ruina de los cuantiosos intereses que se han desarrollado espontáneamente en cuatro siglos de trabajo forzado y de empeñosa constancia y al ámparo de la ley comun».

Por nota de 6 de Octubre, el primer Alcalde de Valparaíso, don Casimiro Taiba, cumpliendo un acuerdo municipal, se dirigió también a los miembros del Congreso, «haciéndoles saber los perjuicios que *sin fundamento plausible*, se quiere causar a esta ciudad, con la modificación que pretende la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero». Por lo visto, habrá *perjuicios* que se pueden hacer a Valparaíso con fundamento *plausible,* o sea con fundamento grato, digno o merecedor de aplauso . . .

La nota del primer Alcalde recordaba después el *plausible* decreto del Ministerio de Hacienda, de fecha 30 de Octubre de 1912; y hacía presente que el Ministro firmante, don Manuel Rivas Vicuña, era ahora Ministro del Interior . . . Lo que no decía era que el Ministro de Hacienda actual, don Arturo Alessandri, había sostenido como diputado, que las obras portuarias de Quintero, eran indispensables, si se quería que el ferrocarril sirviese de algo . . . Ya vimos más atrás las opiniones del señor Alessandri en la sesión del 6 de Julio de 1910.

Al día siguiente, el Directorio de la Sociedad Puerto, Ferrocarril y Balneario de Quintero, hizo una exposición en defensa de sus intereses y en respuesta al memorial del vecindario de Valparaíso y a otras publicaciones «que contienen — decía — afirmaciones tan erradas acerca del proyecto de puerto de Quintero, que demuestran que hay de parte de las personas que las hacen, un desconocimiento absoluto de la verdad de los hechos, ya que no hay motivos para creer que se les pueda falsear intencionalmente». Firman esta exposición todos los miembros del directorio, señores Domingo Víctor Santa María, Carlos Besa, Nicanor Marambio, Enrique Morandé Vicuña, Eduardo Salas U., P. Forbos Lyon, Bruno Larraín C.

El primero en contestar el Memorial aunque en una forma bien poco feliz, fué el vicealmirante don Luis Uribe O., negando perentoriamente las condiciones de Quintero como puerto militar . . . ¡El vicealmirante Lord Cochrane no había podido incurrir en un disparate mayor, cuando informó al Gobierno sobre las condiciones naturales de aquella extensa rada . . .! ¿Y qué necesidad, entonces, para el cambio de trocha del ferrocarril, como lo pedía no el concesionario, sino el Es-

tado Mayor del Ejército, fundado en razones de estrategia?

«Ahora — decía el almirante Uribe — si porque se trata de hacer llegar a él un ferrocarril, se le va a dar el carácter de puerto militar, para ser lógicos, San Antonio y Papudo deberían también ser reputados como puertos militares». («El Mercurio» del 9 de Octubre de 1913).

Verdaderamente, era excederse demasiado en los ataques a Quintero, el negarle lo que le reconoce todo el mundo. Y es de no perdonarle a nuestro distinguido amigo, el ingeniero don Hormidas Henriquez, que se apoyara en tales juicios para decir entonces:

«Por lo tocante al «puerto militar» de que tanto se alardea, bástenos remitirnos a la publicación hecha al respecto por el almirante don Luis Uribe y que califica de disparate el puerto militar». («El Mercurio» del 12 de Octubre de 1913).

Codeándose con la columna que ocupaba el ingeniero don Hormidas Henriquez, aparecía en otra el doctor don José Grossi para sostener enérgicamente que en realidad no se trataba sino de castigar a Valparaíso. «Y en esto — agregaba — seguimos el atavismo de raza; al que se levanta hay que abatirlo, aunque sea prestigiando dunas como en San Antonio, aun cuando sea obsequiando los dineros de la nación, como en Quintero».

En contraste de estas opiniones de exaltación visible, al día siguiente aparecía en «El Diario Ilustrado» una entrevista con el vicealmirante don Jorge Montt, quien, preguntado acerca de la campaña de la prensa de Valparaíso sobre la concesión de Quintero, expuso:

«*Se ha dicho que esta campaña persigue algo de interés público, algo de verdadera importancia para todo el país. Yo no lo creo así. Solo estimo en juego intereses regionales, menos aun, particulares, y pienso que ambas campañas, tanto la en pro como la en contra del puerto de Quintero, no tienen mayor importancia. El Gobierno no podrá retroceder. La concesión está hecha y ya no es tiempo de ir contra élla*».

La opinión del vicealmirante don Jorge Montt, se distanciaba no poco de la opinión manifestada en la víspera por el vicealmirante don Luis Uribe O.!

«¿Y qué cree usted, señor, que debe hacerse? — se le preguntó enseguida.

«—A este respecto nada, contestó imperturbable don Jorge Montt. Solicitar, sí, del Gobierno protección para el puerto de Valparaíso, cuidar por sus intereses con el mismo entusiasmo que hoy se emplea para dañar los del vecino puerto de Quintero. Hacer lo contrario, hasta puede parecer egoismo.....

«—Y del meeting de protesta, ¿qué nos puede decir usted, señor Montt?

«—Que lo estimo precipitado. Yo me he abstenido por estas y otras consideraciones del mismo género de tomar parte en él. Esto no es obstáculo para que el progreso, el bienestar, la riqueza de Valparaíso me inspiren verdadero interés, pero creo que no sería muy difícil encontrar otros medios con cuya realización se obtendrían aun beneficios mucho más considerables para el puerto de Valparaíso».

* * *

Por fin, llegó el lunes 13 de Octubre, día del meeting monstruo, como se le llamó, organizado por la Liga de Defensa de Valparaíso, con el apoyo de los directores de todos los partidos políticos, y que tuvo el carácter de meeting contra Quintero y también contra San Antonio. Así se creía matar dos pájaros de un tiro!

Pocas veces se habrán puesto en ejercicio una serie de preparativos más esforzados. A la propaganda de la prensa, siguieron las proclamas del Comité de Defensa y las proclamas invitaciones, firmadas por los alcaldes de Valparaíso, Viña del Mar y Casablanca, porque una vez más iba a tratarse del ferrocarril de esta última región. Puede decirse que la provincia entera, estuvo en ebullición, menos Quillota, que miraba con no disimulada simpatía el puerto de Quintero.

El lunes 13 de Octubre, cesaron pues, todas las actividades, comenzando por las de los establecimientos de enseñanza, que estuvieron de pleno asueto. El comercio cerró sus puertas; los bancos también tuvieron autorización para hacerlo, igual

que todas las oficinas públicas; y en las fábricas se paralizaron las faenas a las 12 M. El servicio de tranvías se suspendió en todas las líneas de la ciudad. Por las calles centrales, las bandas de músicos, tocaban una alegre llamada, como si dijéramos la diana del despertar.

Antes de las 2 de la tarde, las columnas de manifestantes se organizaban en la Plaza O'Higgins, después del llamado estrepitoso que hacían las sirenas de las Compañías de Bomberos y buques surtos en la bahía, alternado con los repiques de las campanas de los templos, en todos los barrios de la ciudad. Este último era un factor nuevo que se había introducido sin objeto; y a fe que había motivo para extrañarlo. Que las campanas de las iglesias tocasen a rebato contra Quintero, pase, aunque Alonso Quintero, el descubridor de la rada, era cristiano hasta la médula de los huesos; pero ¿qué culpa tenía el insigne paduano en que se les hubiese ocurrido a los contemporáneos de Alonso Quintero, bautizar a una modesta caleta con el nombre de un santo que goza de tantas devociones en el mundo de las solteras? Las campanas de los templos, congregando a los fieles para lanzarlos en són de ataque contra San Antonio... ¡vamos! la cosa merecía ser contemplada risueñamente!

«El cierre del comercio, el embanderamiento de las casas, la suspensión del trabajo, las bandas de músicos, las proclamas que hasta ayer se repartían — dice la información de un diario local — todo contribuía a darle mayor solemnidad al espectáculo y a vigorizar la enérgica protesta y el clamoreo que lenvantaba el pueblo... *Las iglesias echaron las campanas a vuelo, lo que aumentó el entusiasmo entre el pueblo y lo que sirvió para hacer mayor el movimiento de gente*».

Hicieron uso de la palabra en el meeting los señores Egidio Poblete, Joaquín Lepeley y Alberto Mendez Carrasco, que eran representantes de «La Unión», «El Mercurio» y «El Día»; don Arturo Cubillos Pareja, don Januel J. O'Ryan y el doctor don Benjamín Manterola, quien prorrumpió, después de referirse a Quintero y San Antonio en el tono de la más viva protesta; y como si ya estuviéramos en plena campaña presidencial de 1920:

«La provincia de Valparaíso se levanta hoy para decir al país entero *que está harta de oligarquía santiaguina*». ¡Abajo los oligarcas!

El señor Egidio Poblete, señaló la nulidad de la acción del Gobierno en favor de ciertas obras de justicia; «y hoy los poderes públicos — añadió — han suscitado artificialmente un rival para Valparaíso en el puerto de San Antonio y acojen benignamente el que se le suscite otro rival más en el puerto de Quintero».

Las conclusiones del meeting constaban de siete peticiones muy extensas que fueron entregadas al intendente de la provincia, don Carlos Zañartu Fierro, en nombre del pueblo de Valparaíso «reunido en un comicio público que no tiene precedentes en esta ciudad por su magnitud...».

Lo curioso en que entre las peticiones del meeting estaba la «Electrificación de la 1.ª sección de los Ferrocarriles del Estado», que después se estimó un inconveniente para conseguir el Ferrocarril por Casablanca, que también se pedía, por lo cual hubo de protestarse contra la electrificación más adelante!

* * *

En aquel meeting de tanto alborozo, ocurrió sin embargo, una nota desconcertante; y fué que, atropellando las más claras garantías constitucionales, la policía dispersó con sable en mano a una muchedumbre popular que se había congregado... para pedir el puerto de Quintero!...

«Ayer 13 — decía comentando «La Mañana» de la capital — se ha celebrado un gran meeting contra el puerto de Quintero. Ese meeting ha degenerado en un pugilato. Y cosa curiosa: han sido los estibadores y la gente del puerto, que vive del auge de las faenas marítimas de Valparaíso, los que han protestado violentamente contra esa manifestación. Quince o veinte heridos, han quedado en el sitio de la refriega. La primera batalla de la gran lucha, entra Valpa-

raíso y Quintero, ha pasado así a la historia»!

Presentaba «La Mañana» los antecedentes de la materia, que no daban pie para soliviantar los ánimos por acá, y concluía:

«Los desordenes de ayer, deben servir para dar a un movimiento que, bien dirigido, puede ser beneficioso para el país entero, el verdadero rumbo que le corresponde. *No es honroso para Chile, que salga al extranjero la noticia de que una gran ciudad se ha convertido en campo de batalla, porque se iba a tender un nuevo ferrocarril y a habilitar un nuevo embarcadero*».

Protestamos por nuestra parte en las columnas editoriales de «El Chileno» e hicimos consideraciones como éstas, que se nos excusará reproducir:

«Cuando recordamos que don Francisco Echaurren Huidobro, el célebre intendente de Valparaíso, puso todas sus influencias a favor del puerto de Quintero y de un ferrocarril que le uniera a Quillota; cuando recordamos que Echaurren rindió constantemente el culto de sus afecciones más nobles a la ciudad de Valparaíso; no comprendemos esa estrecha disposición de espíritu que nos lleva ahora a condenar como a enemigos de Valparaíso, o a sablearlos como sediciosos, a los ciudadanos que disienten de otros porque están a favor de un proyecto promulgado hace dos años en una ley de la República.



Estación del Ferrocarril de Quintero

«Ingratitud soez, sería imaginarse que Echaurren quiso la ruina de Valparaíso y no su progreso; como sería una injusticia sin nombre calificar al gran patriota de Vicuña Mackenna, cual espíritu menguado, que al escribir en favor de la creación del puerto de Quintero, como lo hizo, tramaba secretamente la destrucción del primer puerto de Chile.

«Si don Francisco Echaurren Huidobro y don Benjamín Vicuña Mackenna, hubieran salido a la calle a sostener en público ayer lunes lo mismo que pensaron en 1874; de seguro que la policía de Valparaíso los arresta y los sablea, co-

mo lo ha hecho con un conocido obrero y con tantos otros sin más delito que pensar a su manera en un asunto que no es dogmático y donde no podemos aceptar la divisa del alfanje mohametano: ¡*O crees o te mato*!

«Nosotros habríamos deseado evitar en estas columnas las observaciones que venimos haciendo; pero hechos inesperados que condenamos con energía, nos ponen en el deber de pedir un poco de calma, un poco de tolerancia».

En otro artículo recordamos las opiniones textuales de don Benjamín Vicuña Mackenna, tomadas del libro «Quintero; su estado actual y su porvenir», que tan ilustre como esforzado escritor publicara en Valparaíso en 1874. En resumen, lo que sostiene Vicuña Mackenna al través de brillantes y amenas páginas, es que hacer el puerto de Quintero, equivale, comercialmente hablando, a ensanchar a Valparaíso. En cuanto a Echaurren, autorizado por las leyes de la época, dispuso como vimos más atrás, la fundación de la nueva población de Quintero, aprobando el plano respectivo; aunque este plano no es el actual, que levantó el ingeniero don Bernardo Larraín C. por encargo de don Alberto Cousiño. Por decreto núm. 4044, de fecha 7 de Septiembre de 1912, que lleva las firmas del Presidente don Ramón Barros Luco y del Ministro del Interior don Guillermo Barros Jara, se dió la aprobación suprema a este plano. El hecho de la fundación primera, lo comentábamos así:

«Echaurren dice en su decreto «que es un acto de verdadero progreso la Población y Puerto de Cochrane; y que todo ello servirá «para el bienestar de los habitantes, el desarrollo de la industria y del comercio en general, tanto terrestre como marítimo, etc.».

«Ni por un momento cree que esa bahía tan próxima a Valparaíso, pueda originar daños a nuestro primer puerto. Esa idea vendría más tarde. Quintero, como piensa un colega ahora mismo, había de ser un atentado contra Valparaíso para «arrebatarle su carga *y desvalorizar la propiedad raíz, que tanto precio ha alcanzado en este emporio comercial*...».

«Pero si la propiedad raíz es ya un atentado contra los que nada tienen; si la propiedad raíz alcanza aquí, en este emporio, unos precios que no están dentro de la lógica, ¿por qué no procurarnos un desahogo cualquiera, que beneficiará a los habitantes como al comercio mismo?

«A Valparaíso, por lo demás, no le conviene una fama de puerto caro; ni que la tonelada de mercaderia movilizada en su playa, importe el doble o el triple de la movilización de esa misma tonelada en puertos europeos más seguros y de más ventajas». (Editorial de «El Chileno» del 18 de Octubre de 1913).

* * *

La Federación Obrera Regional de Chile se interesó en este asunto; surgiendo luego la idea de otro meeting, de un meeting popular en apoyo del mensaje del Gobierno... Contemplábamos una situación curiosa. De todos modos, con la experiencia pasada, escribimos:

«Aunque el criterio público se ha modificado un tanto en Valparaíso desde la fecha del otro meeting, necesitamos llamar la atención del señor Intendente de la provincia, hacia la conducta que es menester impartirle a la policía de su cargo.

«Ocioso es decir que los ciudadanos que se reunirán el domingo, ejercitan un derecho elementalísimo, garantido por nuestra Constitución Política entre sus libertades más preciadas. El derecho de presentar peticiones a la autoridad constituída, sobre cualquier asunto de interés público y privado — dice nuestra Carta fundamental — no tiene otra limitación que la de proceder en su ejercicio en términos respetuosos y convenientes. Y el mismo artículo constitucional consagra el derecho de reunirse sin permiso previo y sin armas.

«Los ciudadanos que van a reunirse para formular peticiones de suma importancia, están en todo y por todo dentro de nuestro derecho constitucional; como están dentro de sus intereses inmediatos, que se confunden, en este caso, con los intereses públicos bien entendidos.

«Pedir, como se pedirá, el cumplimiento de una ley de la República y solicitar

del Ejecutivo que se mantenga en las posiciones que adoptó él mismo en un mensaje reciente, no es situarse en un terreno revolucionario y sedicioso, que merezca, como hace poco, el sable de la policía.

«Con esta lógica, — cuyo absurdo no escapará al señor Intendente de la provincia — habría que sablear a todos los miembros del Congreso, que aprobaron la ley, cuyo cumplimiento se pide, golpeando de una manera especial a S. E. el señor Barros Luco, autor del mensaje a que se adhieren incondicionalmente, desde luego, los nuevos peticionarios de la masa popular.

«Las ofuscaciones de hace dos semanas, que permitían considerar como *enemigos de Valparaíso* a los que se manifestaran partidarios de Quintero, ya no tendrían ninguna excusa; y por lo mismo se lo advertimos con tiempo desde estas columnas al Intendente de la provincia.

«El Sr. Carlos Zañartu Fierro debe recordar que uno de sus antecesores más ilustres, don Francisco Echaurren Huidobro, fué partidario con todo ardor de las obras del ferrocarril y puerto de Quintero, precisamente porque de tales obras de progreso no podía esperarse un desastre para Valparaíso.

«El señor Carlos Zañartu Fierro, debe tener presente que uno de los hombres más patriotas de Chile y célebre escritor, don Benjamín Vicuña Mackenna, hizo propaganda esforzada y tenaz en favor del ferrocarril y puerto de Quintero, pidiendo para la línea férrea la trocha ancha con empalme en la estación de San Pedro. Vicuña Mackenna decía: «*Valparaíso es y ha de ser el almacén y la tienda: Quintero será el bodegón casero* . . . .».

«He ahí el retrato fiel de la situación en una sola pincelada. De modo que oponerse a la apertura de Quintero, es como disgustarse porque a una casa de numerosa familia, le van a edificar la bodega de que carece.

«Este criterio rutinario no cuadra absolutamente con la orientación del progreso moderno. Hay que repetir, precisamente en beneficio de nuestro puerto, que el interés de Valparaíso y el interés del país, son armónicos». (Editorial de «El Chileno» del 24 de Octubre de 1913).

Entre tanto, el partido demócrata en las dos agrupaciones en que por entonces se encontraba dividido, acordó concurrir al meeting pró Quintero, sobre todo porque don Manuel J. O'Ryan había hablado en el meeting anterior, atribuyéndose una representación oficial de dicho partido, que nadie le había dado, de parte de ninguno de los dos grupos.

Así lo manifestó en «El Chileno» don Abraham Leckie, miembro prestigioso del partido.

«—Puedo decirles — declaró — que la generalidad de los amigos y correligionarios con quienes he tenido ocasión de hablar estos días, aceptan gustosísimos el meeting pró Quintero, fórmula de progreso, que no envuelve ni puede envolver un ataque para Valparaíso.

«—De modo que los demócratas concurrirán a este otro meeting?, le preguntamos.

«—Indudablemente, nos contestó el señor Leckie. Yo tendré el placer de concurrir al meeting que persigue aspiraciones salvadoras y de alivio positivo para la clase obrera y de toda la gente de medianos recursos. Y como yo, irán centenares de los de mi grupo, cuyas opiniones conozco y que se disgustaron grandemente por la actuación oficial en que aparecimos ante el público en el otro meeting del 13 de Octubre.

«—Pero en ese meeting habló don Manuel J. O'Ryan en representación del partido demócrata; le expusimos al señor Leckie.

«—Ese discurso — nos contestó — no puede significar otra cosa que las ideas personales del señor O'Ryan. Nadie, absolutamente nadie le confirió ninguna especie de representación y la prueba es que ahora nos aprontamos todos los demócratas a concurrir al meeting pró Quintero». («El Chileno» de Valparaíso, del 26 de Octubre de 1913).

Otro prestigioso demócrata, don Eleodoro Vera, adhiriéndose a las opiniones del señor Leckie, manifestó que ni Quintero ni San Antonio podían ser un peligro

para Valparaíso, mucho más cuando en manos de Valparaíso estaba el dar más desarrollo a sus vías de comunicación, que sirvieran a su zona de atracción, sin estorbar el progreso de otras regiones vecinas.

Don Pedro M. Letelier, de los mejores luchadores demócratas, escribía con su firma, interpretando el sentir de los de su clase: «¿Por qué razón habríamos de exigirle a Valparaíso ser el puerto único de la República, en un país de costas tan dilatadas como Chile?». ¡Bien venidos San Antonio y Quintero...! «¡Eso exige el progreso del país y no limitaciones exageradas e irritantes, como lo solicitan los *Don Todo para mí*, felices propietarios de esta progresista ciudad!»

En la Liga de Acción Cívica Popular, don José Araneda Bravo, pronunciándose a favor de los puertos de San Antonio y Quintero, contrarrestaba la propaganda que había llevado al seno de la Liga el ingeniero don Hormidas Henríquez.

«El Directorio de la Liga de Acción Cívica Popular — decía Araneda Bravo — concurrirá al meeting con el objeto de hacer respetar los derechos de los ciudadanos; y llevará la misión de acusar criminalmente cualquier desmán policial; irán cincuenta directores para servir de testigos ante la justicia, si hay que denunciar atropellos».

Y aunque fuera germinando sólo, porque no tuvo estímulos previos de ninguna especie, ni un trabajo extenso de preparación; este otro meeting de los elementos populares se verificó en la tarde del domingo 26 de Octubre, en condiciones muy lucidas y ordenadas, como no pudo menos de reconocerlo la misma prensa que en la circunstancia anterior gastara tantos estímulos y que ahora había estado muda como la Esfinge. Después del desfile por las calles centrales y para el cual hubo despliegue enorme de movilización en la fuerza de policía, las conclusiones entregadas al Intendente de la provincia, tenían como acuerdos:

«1.º Protestar contra la conducta de la policía, que en el meeting llamado pro-Valparaíso, atropelló y sableó a una masa de ciudadanos por el solo hecho de estar hablando en favor del puerto de Quintero; y,

«2.º Pedir al Gobierno que se mantengan todas las concesiones de Quintero, ya que también son materia de una ley, y que el Ejecutivo gestione ante el Congreso la trocha ancha para el ferrocarril de Quintero, con empalme en la estación de San Pedro; tal como lo solicitó S. E. el señor Barros Luco, de acuerdo con el Estado Mayor General y otras oficinas técnicas».

Entre los oradores más aplaudidos de la manifestación, estaba un jóven obrero de grandes y poderosos estímulos, de acrisolada personalidad y de clara inteligencia: don Primitivo Ajagan Maruri, actual miembro de la Honorable Junta de Vecinos.

* * *

Este meeting popular, en apoyo de la política del Gobierno, no tuvo sin embargo, la acogida que se esperaba. Y por el contrario, según se solicitó en el Memorial al Consejo de Estado, enviado por los elementos del otro meeting, no fué incluído en la convocatoria el asunto de la modificación del trazado del ferrocarril de Quintero. Pero en la primera sesión extraordinaria, del 14 de Octubre, el senador de Concepción, don Javier Eyzaguirre, hizo una petición en este sentido al Ministro del Interior, don Manuel Rivas Vicuña. Poco después se votó una indicación del mismo señor Eyzaguirre para que se agregara a la tabla ordinaria el proyecto relativo a Quintero, antes del relativo a la electrificación de los ferrocarriles; y esta indicación, tuvo nueve votos por la afirmativa, ocho por la negativa y una abstención. Dejada la votación para la sesión próxima a pedido del honorable señor Guarello, no tuvo mayoría.

Pero bajo el impulso de los meetings celebrados en Valparaíso, activóse por la centésima vez la obra del Ferrocarril por Casablanca. Por entonces se conocían cuatro proyectos o trazados de la obra: el de don Ambrosio Olivos, antiguo concesionario; el de don Macario Ossa, que había hecho estudiar los planos por don Eleazar Lazaeta, ex-Director de Obras Públicas; el de don Domingo Otaegui, en

que habían trabajado don Enrique Dol y sus ingenieros; y por último, el de don Alfredo Rodríguez Rozas, cuyo trazado lo revisaron y estudiaron los ingenieros mandados por los capitalistas. Toda la campaña de prensa se concretó, sin embargo, a pedir que el ferrocarril fuése obra fiscal y no particular, pues, siendo particular, se beneficiaria con ello San Antonio!



Una vista parcial del Puerto de San Antonio.

Tuvo grande importancia la reunión celebrada en la Intendencia de la provincia el 20 de Octubre, a la cual concurrieron el vicealmirante don Jorge Montt, los senadores de Valparaíso don Rafael Urrejola y don Angel Guarello, los diputados por el departamento don Santiago Severin y don Víctor Prieto Valdés y muchas otras personalidades.

Para el objetivo fundamental de nuestro estudio, tomaremos principalmente del acta las opiniones del señor don Manuel Ossa, ex-senador, e ingeniero especializado en la construcción de grandes obras públicas, sobre todo ferrocarriles.

«Don Manuel Ossa expuso que había visitado y estudiado el ferrocarril y las obras del puerto de San Antonio, y estimaba necesario hacer presente que éste ha de ser un enemigo formidable para Valparaíso; no morirá éste, porque es el segundo puerto del Pacífico, pero recibirá grandes daños! El ferrocarril de San Antonio mide 113 kilómetros y su gradiente es mínima y por lo tanto el transporte tiene que ser muy barato, y en consecuencia, puesto el comercio a elegir entre la vía de San Antonio, corta y barata, y la del Tabón, larga y costosa, tendría que preferir aquélla. No nos engañemos con la promesa de que San Antonio no será puerto mayor: tendrá que serlo, pues no se gastan en balde allí tantos millones; lo que hay que hacer, pues, es defendernos con la línea por Casablanca, para acortar las distancias».

Agregó el señor Ossa que la línea por Casablanca tenía que ser fiscal, «pues, solo así se conseguirá que sea barata;

si la construye una empresa particular tendrá que buscar naturalmente un buen rendimiento para sus capitales, después de servir los intereses y la amortización; y ésto hará que el ferrocarril sea caro y no pueda competir con la línea fiscal de San Antonio . . .». Tanto valía como pedir que el Fisco cargara con inversiones improductivas! Terminó el señor Ossa diciendo textualmente que «el día de mayor alegría para los de San Antonio sería aquel en que se concediera a particulares la construcción de la línea por Casablanca».

Terció a continuación el ingeniero don Hormidas Henriquez para examinar el asunto desde otros puntos de vista que los contemplados por su colega el señor Ossa. Y dijo que lo que más urgente no era el acortamiento de la distancia entre Santiago y Valparaíso. En este asunto no cabía otra cosa que abandonar la partida, pues, toda competencia con San Antonio era imposible. Los 113 kilómetros de Santiago a San Antonio eran de gradiente continuada y fácil; y en cambio, cualquier trazado que se hiciera entre Valparaíso y Santiago, tendría necesariamente que resultar más largo. Y quedaban aun otros distingos.

«Se sabe que el largo virtual — dijo — es un trazado equivalente en línea recta y horizontal; así el trazado actual de 187 kilómetros de subida, entre Valparaíso y Santiago, equivale a un largo virtual de 633 kilómetros. En consecuencia, ni necesitamos ni podemos competir con la línea Santiago—San Antonio».

A juicio del señor Hormidas Henriquez el problema principal era la unión de Melipilla con Valparaíso, «pues, de ese modo se consigue vaciar en nuestro puerto todo ese valle en plena producción, para desarrollar enseguida la de los valles de Curacaví y Casablanca, hoy limitada por sus escasos elementos de movilización y de transporte». (Observaremos no obstante que cualquier trazado entre Melipilla y Valparaíso, es mucho más largo que la vía de Melipilla a San Antonio).

Habló después don Lautaro Rosas para manifestar que San Antonio no era un rival tan temible como se decía . . . «De todos modos — continuó — hay necesidad de defender a Valparaíso, y para ello hay que pensar en ampliar las obras del puerto, pues, las que actualmente se construyen, son como una especie de sobretodo sin mangas».

De aquella reunión del 20 de Octubre de 1913, salió más vigorizada la idea del Ferrocarril por Casablanca, pero a condición de que lo construyese el Estado. «¿Se echa la carga sobre el Estado? Efectivamente, — contestaba «La Unión» — pues se trata de aprovechar en forma provechosa para el país una parte siquiera de la renta del salitre, que hoy no deja beneficio apreciable». (Editorial del 28 de Octubre de 1913).

Don Hormidas Henriquez, en polémica con este diario, sostenía como preferible que una empresa particular construyese y explotase el ferrocarril de Casablanca, en lo cual estuvimos apoyándolo, así como habíamos estado en desacuerdo en el asunto del puerto de Quintero.

Pero de toda aquella ardorosa discusión, no quedó poco después sino el recuerdo. El período extraordinario del Congreso transcurrió sin otra novedad para este cuadro que una moción del honorable senador don Angel Guarello, llamada con todo a no tener más éxito que las tentativas anteriores.

«Con motivo de la construcción del puerto de San Antonio, del desarrollo enorme que está tomando la capital de la República y el puerto de Valparaíso, — decía el señor Guarello — es necesario plantear este problema dentro de la situación actual, que es distinta de la de veinte años atrás, y teniendo en cuenta también la que se producirá en treinta o cincuenta años más. Necesitamos unir a Valparaíso con Santiago, pasando por Casablanca, de manera que haya entre ambos puntos dos horas o dos horas y media de camino. Es necesario también facilitar el transporte de la producción del valle de Melipilla a fin de abastecer a la población de Valparaíso . . . Por otra parte hay necesidad de unir este ferrocarril con la línea central del sur, con el objeto de acortar distancias».

El proyecto del señor Guarello, proponía en substancia:

«Artículo único.—Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la suma de ochenta mil pesos en los estudios necesarios por administración para resolver sobre la ruta definitiva del ferrocarril que ha de unir a Valparaíso o Quilpué, con Santiago, consultando ramales a Melipilla y a la línea longitudinal del sur». (Sesión del 11 de Noviembre de 1913).

* * *

En esos mismos días, el escritor P. Lyon publicaba un valeroso artículo para recordar lo que era Valparaíso hasta díez años atras: emporio de buena parte del Pacífico de la América del Sur. «No solo de todos los puertos chilenos se afluía a él, sino que también de Bolivia y del Perú; pero los gastos y hurtos portuarios han subido de tal modo en los últimos años en Valparaíso, que sus clientes se van pasando perfectamente sin él, y a seguir como vamos, con bruscos aumentos en la mano de obra, irá a menos y los millones que se van a gastar en la bahía le quedarán grandes». («El Mercurio» del 18 de Noviembre de 1913).

Conteniendo ese párrafo tantas verdades como palabras, el fausto de lo material hacía olvidarnos muy luego la necesidad de un exámen de conciencia. El 15 de Diciembre se colocaba el primer block de sesenta toneladas en el molo de Punta Duprat, «que formará la principal defensa contra vientos del norte», opinaba «El Mercurio». Seis años después, en el temporal de 1919, veíamos naufragar ahí mismo, la draga «Chacalote», que se fué a pique al pie del muro que debió protegerla.



Quintero: Hangar, Maestranzas y Casino de la Aviación Naval.

Por lo demás, agitábase también, a fines de 1913, la translación de los antiguos diques «Valparaíso» y «Santiago», cuyo fondeadero abrigado, de medio siglo, tenían que desalojar, porque así lo exigía el trabajo de las obras del puerto. Previendo lo que había de pasarles a los pobres diques, se habló de construir algunas obras complementarias para abrigarlos, en el antepuerto proyectado en la Baja, entre las Habas y Punta Duprat. Nada se hizo; y la suerte posterior de los diques fué la prevista. Y lo que sorprende es que las Compañías de Seguros no pararan mientes en los peligros que entrañaba el cambio de fondeadero . . .

XI.

El campamento de trabajo de las Salinas, destinado a servir de campo de Agramante.—Después de quebrarse algunos bloques de hormigón armado, se exparce el rumor de que la piedra de Las Salinas es de mala calidad.—Primeras investigaciones.—El debate promovido en la Cámara de Diputados sobre las obras marítimas de Valparaíso.—El contraste de los trabajos del puerto de San Antonio.—Inspecciones oficiales al campamento de Las Salinas. —Sigue la cuestión de la piedra.—Los trabajos de Valparaíso eran un desconcierto completo.—La visita de S. E. el Presidente de la República al puerto de San Antonio el 3 de Mayo de 1914.—Recibimiento hecho a la comitiva.—La cuestión de la piedra se va encrespando en Valparaíso.—Los técnicos de Santiago dicen negro y los técnicos de Valparaíso dicen blanco.—La Junta Local de Puerto, en la sesión del 6 de Junio, encuentra preferible suprimir el espigón de atraque.—La primera embestida a un ruidoso asunto de más tarde.—Prosecución del debate sobre las obras marítimas de Valparaíso en la Cámara de Diputados.—Las canteras de Las Salinas y la escena clásica de «El rey que rabió».——Caracteres de la contienda entre los técnicos de Valparaíso y los técnicos de Santiago.—Una gran inundación y las responsabilidades de la Comisión de Puertos.—La interpelación del diputado señor Saavedra.—La conducta del inspector fiscal en San Antonio y la que veíamos del inspector fiscal en Valparaíso.—Final inesperado.

En los primeros días de Enero de 1914, practicaron una visita al campamento de trabajo de Las Salinas, que tenía la casa Pearson, el Intendente de la provincia don Carlos Zañartu Fierro; el inspector técnico fiscal de las obras del puerto, ingeniero don José Ramón Nieto, el subdirector don Gustavo Quezada Acharán, y el secretario de la Comisión de Puertos de Santiago, don Raúl Claro Solar. Conocíase el hecho de haberse quebrado algunos bloques de hormigón armado, de los que se preparaban en las Salinas para las fundaciones del molo; y ya se esparcía el rumor de que la piedra de aquellas canteras, era de mala calidad.

El ingeniero señor Claro Solar, regresó a Santiago, «llevándose mala impresión de las obras» según lo declaró. Además, había muchas otras cosas en el turbión que empezaba a agitarse; de tal modo que luego la Cámara de Diputados tuvo que conocer de una interpelación formulada sobre la conducta funcionaria del inspector fiscal de las obras del puerto de Valparaíso.

En los trabajos del puerto de San Antonio, a la inversa, no se presentaba la menor dificultad. El Ministro de Hacienda, don Arturo Alessandri, hizo modificar en un punto el contrato para obras nuevas que convenían al puerto, todo de acuerdo con el asesor técnico y con la Comisión de Puertos. Algunas observaciones que se formularon no tenían el carácter de interpelación. En el Senado se limitó a decir el honorable señor Echenique:

«No dudo que esas modificaciones serán convenientes para el interés fiscal, pero el sistema me parece malo. Las ventajas de la licitación pública desaparecen si después se alteran las bases o condiciones de los contratos».

Pero el debate promovido en la Cámara de Diputados respecto de las obras de Valparaíso, fué de muy diverso carácter. El señor Cornelio Saavedra ocupó una serie de sesiones para establecer sus cargos, contestando en otra serie de discursos el señor Agustín Correa Bravo. Y ante la gravedad de los documentos que se leían, el diputado por Valparaíso, señor Rafael Urrejola, manifestó que el Gobierno no podía permanecer indiferente.

«Muchos esfuerzos — dijo — costó conseguir que se despachara la ley respectiva para hacer las obras del puerto; mu-

chos grandes sacrificios costará a la nación construir el puerto. Y no es posible que estas obras se ejecuten en condiciones poco satisfactorias, porque las deficiencias en las obras del puerto afectarían gravemente al país entero». (Sesión del 30 de Enero de 1914).



Puente del ferrocarril en el Estero de Llo-Lleo, inmediato a San Antonio.

Al día siguiente, el Ministro de Hacienda, don Ricardo Salas Edwards, con un grupo de parlamentarios del Senado y de la Cámara, practicó una visita de inspección a las obras marítimas de Valparaíso y se retiró con la impresión «de que estas obras marchan bien y los detalles de su construcción no dan motivo alguno de alarma». El presidente de la Cámara de Diputados, don Carlos Balmaceda, que venía también en la comitiva, hizo una declaración análoga; «pero la piedra, según mi modo de ver — añadió — es mala. Esta opinión, sin embargo, no puede ser tomada en cuenta, pues, no soy técnico y para ello hay que oír las opiniones de los ingenieros o su análisis científico».

¡Buena esperanza era la del señor Balmaceda! No sospechaba él que unos técnicos debían decir negro y otros técnicos decir blanco y que unos análisis habían de probar que la piedra era mala, mientras otros análisis habían de probar que era buena!

Continuando los discursos de los diputados señores Saavedra y Correa Bravo, sin que el Ministro de Hacienda, don Ricardo Salas Edwards, diese explicaciones, comenzó en Mayo una segunda legislatura extraordinaria; y terció en la discusión el honorable diputado don Luis Adán Molina.

«Las obras de Valparaíso — dijo — se iniciaron en Octubre de 1912 y deben estar totalmente terminadas, según el contrato, a los siete años, es decir, en 1919. En el estado actual de los trabajos, y sobre todo por su lento desarrollo, el plazo se duplicará, talvez, si antes, que es lo más probable, no se rescinde el contrato, lo que sería una grave catástrofe que tendría que agregarse a las mil dolorosas que ha sufrido nuestro primer puerto».

Expuso el señor Molina que las obras no habían marchado ni marchaban bien;

pero defendió a la casa constructora, al contratista que, según disposiciones supremas, tenía cuatro jefes: el Ministro, el Intendente de Valparaíso, el director fiscal y el subdirector. «Es error fundamental, me parece, — dijo — en la dirección de todo trabajo, como de cualquier negocio, que manden cuatro en vez de uno».

Leyó después el señor Molina la copia de un telegrama enviado por el Ministro de Hacienda, señor Salas Edwards, al Intendente de Valparaíso. El telegrama era una orden al Intendente para que notificara a los contratistas que, a juicio del Ministerio, no era conveniente la modificación aceptada por el Director Fiscal señor Nieto «*referente al cambio de enrocados del rompeolas de Punta Duprat*».

Luego dió a conocer sus impresiones durante una visita a los trabajos y no pudo menos de convenir en que sin pérdida de tiempo debía procurarse la piedra apropiada para hormigón y en la cantidad necesaria. Por último dijo:

«Hace apenas ocho días, señor presidente, que el Gobierno de la República celebró la marcha próspera de los trabajos del puerto de San Antonio. ¿Por qué, señor, no ha de celebrar igual acontecimiento en nuestro principal puerto? En sus manos está. Y ha de llegar ese día, que no solo lo anhelo, sino que lo espero, confiado en que el señor Ministro de Hacienda ha de recibir con benevolencia mis observaciones; y las otras más importantes que le podrán sugerir algunos de mis honorables colegas».

* * *

En efecto, el domingo 3 de Mayo, se había verificado una visita presidencial a las obras del puerto de San Antonio; y el Gobierno no tuvo sino plácemes en aquellas circunstancias. Acompañaban a S. E. don Ramón Barros Luco, el Ministro del Interior don Rafael Orrego, el de Hacienda don Ricardo Salas Edwards, el de Justicia don Enrique A. Rodríguez, el de Ferrocarriles don Enrique Zañartu P. y el de Guerra y Marina doctor don Ramón Corbalan Melgarejo; un grupo de diputados, otro de senadores, representantes de la prensa e ingenieros señores Raúl Claro Solar, Ruben Dávila, Francisco Rivas Vicuña y Jorge Lira Orrego. En Melipilla, donde S. E. había sido objeto de una entusiasta manifestación, se habían agregado a la comitiva oficial el gobernador del departamento y el primer alcalde de la ciudad.

El recibimiento del tren en San Antonio, tuvo caractéres ostentosos. Aguardaban a la comitiva el primer alcalde don Manuel Cruzat Vicuña; el cura párroco pbro don José Valderrama; el delegado fiscal de las obras del puerto don Eduardo Reyes Cox y el ingeniero constructor y representante de la casa constructora don Guillermo Kamp, antiguo miembro de la comisión Kraus. Toda la población se había dado cita. Recibido con los acordes de la Canción Nacional y pasando por entre las filas de la Compañía de Bomberos recien organizada, y bajo arcos de flores, S. E. el Presidente de la República y su comitiva, fueron inmediatamente a la oficina de la Dirección Fiscal, con el objeto de imponerse del plano de las obras.

Después de visitar éstas, la comitiva fué invitada a la casa del director señor Kamp, donde se le tenía preparado un espléndido almuerzo, en el cual no hubo sino dos discursos: el del señor Kamp en representación de la empresa contratista y el del Ministro de Hacienda en representación del Gobierno.

Dijo el señor Kamp que aquella era la segunda vez que el puerto de San Antonio tenía la honra de recibir la visita del primer magistrado de la nación; y que ahora era para comprobar cómo las obras entraban en un período de actividad que permitirían desde luego la explotación del puerto en pequeña escala. Dejó constancia de las facilidades que la casa constructora había encontrado en sus tareas de parte del Gobierno, y de lo que aun era preciso hacer para que el puerto de San Antonio llenara las necesidades que debía satisfacer. Terminó pidiendo una copa por S. E. el Presidente de la República, que fué bebida de pie por los asistentes.

En representación del Gobierno contestó, como dijimos, el Ministro de Ha-

cienda, don Ricardo Salas Edwards. Y después de agradecer los conceptos emitidos, felicitó a los contratistas por el celo que desplegaban en el cumplimiento estricto de su contrato, como lo probaba el hecho de que las faenas se continuásen de día y de noche.

«Entre los méritos que esta administración podrá reclamar más tarde, dijo, está el haber emprendido la verdadera política portuaria, mediante la construcción de algunos puertos, convencida de que la naturaleza no nos los ha dado hechos. Hay pues que hacerlos. Esta iniciativa demuestra confianza en el porvenir y una comprensión exacta de las conveniencias del país. Habrá que pedir aun nuevos recursos, pues las obras no están completas. San Antonio necesita obras de atraque, aunque tiene magnífico abrigo; al revés de Valparaíso, que tiene consultadas magníficas obras de atraque y necesita abrigo».

El Ministro terminó brindando por el éxito de los trabajos y de la empresa constructora, que tanto celo desarrollaba en sus esfuerzos. El discurso del señor Salas Edwards fué muy aplaudido.

* * *

En Valparaíso seguía una desorganización tremenda, una lucha entre las representaciones técnicas de Santiago y Valparaíso y una bandería regional ridícula, porque la piedra de las Salinas era mala para los químicos de allá y buena para los químicos de acá. Todos eran técnicos, por lo demás. Y como el turbión crecía, «El Mercurio» propuso editorialmente:

«Hay que traer una alta autoridad en la materia, que haya dirigido obras de puerto, que sea, si es posible, un catedrático en este ramo y que tenga verdadera notoriedad europea».

¿Y de qué nos había servido doce años antes la contratación de Kraus, ex-Ministro de Obras Públicas de Holanda? Una segunda visita oficial se produjo a las obras del puerto, porque el asunto de las canteras estaba dando demasiado que hacer. El sábado 21 de Febrero de 1914, un tren especial condujo hasta Las Salinas a S. E. don Ramón Barros Luco, acompañado del Ministro del Interior don Rafael Orrego; del de Relaciones don Enrique Villegas; del de Hacienda don Ricardo Salas Edwards; y del de Justicia don Enrique Rodríguez. Venían también en la comitiva un grupo numeroso de senadores y de diputados. Los ingenieros estaban presentes. «El Mercurio» interrogó al Ministro del Interior, después de la visita.

«Nos dijo — publicaba — que la impresión de S. E. *era por demás satisfactoria* e igual respuesta obtuvimos de otros Ministros de Estado, senadores, diputados y miembros de la comitiva. *Pero la mayor parte de éllos lamentaban el que las canteras en trabajo no produjeran en abundancia la piedra de buena calidad que se necesita . . .*».

¿En qué quedábamos? Las informaciones de «La Unión» coincidían en aquellos términos inconciliables, respecto de la visita:

«La impresión franca que dejó a todos los visitantes, *no pudo ser más espléndida,* como pudimos escucharlo de parte de la mayoria de ellos . . . Pero, hay un *pero* en el que también todos estuvieron casi unánimemente de acuerdo. Las canteras de donde se extrae la piedra, elemento principalísimo para la formación de los bloques, *no tienen aspecto de tales y la piedra que de allí se saca, fué clasificada por todos como de mala calidad*».

* * *

En suma, no habíamos avanzado un paso con la segunda visita al campamento de las Salinas, que más parecía un campo de Agramante. Y ya por esos días se produjo en forma silenciosa otro acuerdo llamado más tarde a levantar intensa polvareda. Hablamos de la primera embestida al espigón de atraque. En la sesión que celebró la Junta Local de Puerto el sábado 6 de Junio, hubo opiniones unánimes sobre la conveniencia de suprimir el famoso espigón, destinándose el valor consultado para esta obra a la prolongación del rompeolas y de los malecones.

Aquella sesión fué presidida por el Intendente de la provincia, don Carlos Za-

ñartu Fierro y asistieron el vicealmirante Uribe, el inspector técnico fiscal de las obras, don José Ramón Nieto, el vicealmirante don Lindor Pérez Gacitúa, el ingeniero don Emilio de Vidtz y el secretario don Lorenzo Paredes. Habiendo acuerdo unánime para suprimir el espigón de atraque, nombróse una comisión compuesta de los señores Nieto y de Vidtz, para que informaran sobre el particular.

* * *

Entre tanto, volvía a tratarse en la Cámara de las obras marítimas de Valparaíso, aunque sin mencionar todavía el espigón de atraque, llamado a tanta celebridad, e hicieron uso nuevamente de la palabra los señores Saavedra y Correa Bravo. El primero se refirió a las últimas sesiones del período extraordinario, en las cuales había atacado al inspector fiscal de las obras del puerto. «Recordará la Cámara — dijo — que al término de esas sesiones este negocio quedó pendiente; que hice cargos graves al inspector de estas obras, y que el señor Ministro no alcanzó a dar al respecto su opinión. De entonces acá se han acumulado nuevos y numerosos cargos contra la conducta de ese funcionario».

El honorable señor Correa Bravo prosiguió en la defensa de éste, y refiriéndose al telegrama que había dado a conocer el señor Molina, observó:

«Según en el contrato está establecido, el órgano de comunicación entre el Gobierno y la empresa constructora, es el delegado fiscal, que es el representante de aquél en todo cuanto se relaciona con la ejecución de las obras. Y si eso expresa el contrato, no veo, en realidad, cómo el honorable Ministro de Hacienda pueda dirigirse a la empresa constructora por conducto del Intendente de Valparaíso, pasando por sobre el inspector fiscal».

Decididamente, el asunto tenía caractéres de sainete; y todo en daño directo y positivo de la calidad de los trabajos de las obras marítimas del principal puerto de la República!

Apenas iniciado el período ordinario de 1914, prosiguió el debate, con las singularidades de costumbre, puesto que el Gobierno seguía manteniendo tres organismos técnicos que actuaban en los trabajos, y ninguno estaba de acuerdo con los demás.

El señor Saavedra trajo nueva documentación contra el inspector fiscal y en otros puntos citó a testigos de respetabilidad. Los errores en los cálculos eran inconcebibles. El proyecto oficial ya no servía de nada. Luego dijo:

«No es éste, por lo demás, el único error en que el director fiscal ha incurrido en contra del Fisco, cuando se ha pronunciado aceptando las modificaciones propuestas por la empresa. Consta de los documentos oficiales que el señor Nieto había aceptado otras dos modificaciones, una en el segundo trozo del rompeolas, y la otra en el espigón de atraque, cuyo costo de ejecución era inferior en casi cuatrocientos mil pesos oro al proyecto contratado. Y, sin embargo, el señor Nieto había aceptado esos cambios sin rebajar en suma alguna el precio alzado del contrato. Ha habido necesidad de que lleguen estos antecedentes a la Comisión de Puertos, para que el Gobierno haya podido imponerse de estos hechos».

En esta misma sesión, que fué la del 9 de Julio de 1914, el diputado interpelante se refirió a un informe de los ingenieros señores Jorge Lira Orrego y Rubén Dávila I., que establecía, entre otras cosas:

«1.º La mayor parte de la piedra extraída hasta ahora de las canteras es de mala calidad.

2.º Que esta piedra no se clasifica en conformidad con lo que establece el pliego de condiciones.

3.º Que la piedra usada en la fabricación de concreto no es chancada ni lavada en la forma que exige el mencionado pliego.

4.º Que los bloques desplazadores que se incorporan en el concreto, son de piedra descompuesta y mucha de élla de tamaño excesivo.

5.º Que en los gánguiles se carga, para colocar en las obras, tierra arcillosa, material que, según el pliego de condi-

ciones, no puede encontrar colocación en el estado actual de las faenas.

6.º Que ni en las canteras, ni en la romana, ni en las vías de clasificación, ni en la fabricación del concreto, ni en la colocación de éste en los moldes, ni en el embarque de materiales para las obras, hay la fiscalización debida».

* * *

Las Canteras de Las Salinas, alcanzaron una alta popularidad, aunque el tema no fué desgraciadamente explotado por algún escritor jocoso. El hecho es que se corrió que *los de Santiago* estaban jugándole una mala pasada a Valparaíso, con la mira de favorecer a San Antonio . . . y ya desde ese momento se impuso para los de Valparaíso la defensa de las canteras de Las Salinas. Por otra parte, testimonios respetables salían a la defensa, como los ingenieros don Emilio de Vidtz, don Carlos Barroilhet y don Manuel A. Cortés, este último ingeniero químico.

Como el profesor de geología de la Universidad de Chile, señor Meyer sostenía que la piedra rechazada era de tan mala clase que se despedazaba con los dedos, el señor Cortés, se fué por el otro extremo y dijo: «Al atenernos a la opinión del señor Meyer, la única piedra granítica adecuada para la confección de



Valparaíso: Una vista de la Av. Pedro Mont.

los bloques, sería el porfiro de Siberia, de que está hecho el sarcófago de Napoleón 1.º, el granito rosa de Syena, empleado en la confección del monolito de la plaza de la Concordia en París, u otros semejantes, por ser los únicos que pueden resistir intensamente a la acción disociativa, etc.».

El ingeniero don Ruben Dávila, jefe del Taller de Resistencias de la Universidad del Estado, declaró que la piedra de Las Salinas *no cumplía con las condiciones del contrato*. «En este punto — agregó — estamos de acuerdo con los ingenieros señores Reyes Cox, Rivas, Lira, Claro y Quezada, de la Comisión de Puertos y con otros profesionales como el señor Orrego».

Naturalmente, la opinión técnica contraria, no tardó en producirse y correspondió al Instituto de Ingenieros y Ar-

quitectos de Valparaíso, que en una sesión presidida por el vice-presidente don Eduardo Budge, declaró que la piedra era magnífica. Apoyaron principalmente esta opinión los miembros del Instituto don Hormidas Henríquez y don Gregorio Airola. El tecnicismo de Santiago en árdua lucha con el tecnicismo de Valparaíso, sobre el exámen de la piedra, hacia recordar el exámen del perro, del coro de los doctores en la zarzuela «El Rey que rabió»:

Juzgando por los síntomas
Que tiene el animal,
Bien puede estar hidrófobo
O bien puede no lo estar!

Y las cosas, sin amainar un punto, siguieron cada vez más agrias, porque la discusión científica degeneraba visiblemente.

El ingeniero don Hormidas Henríquez, formuló un «J'Acuse», en «El Mercurio», señalando el desarrollo de una táctica que venían gastando, a su juicio, los miembros de la Comisión de Puerto, residentes en Santiago.

«Todos — dijo — protestan su cariño por la pronta terminación de las obras de puerto en Valparaíso, y el hecho no es así: la serie de tropiezos tiene su último eslabón en la cuestión de la piedra.

«El secretario de la Comisión de Puertos don Raúl Claro Solar, ha sostenido que «*se ha venido desarrollando una campaña de prensa, tendente a demostrar que debe aceptarse en el concreto piedra descompuesta*». Esa campaña no ha existido. La campaña de prensa ha sostenido que cierta piedra, ligeramente amarilla, rechazada por la Comisión de Puertos, es apta para el objeto a que se la destina».

Concluía el señor Henríquez manifestando la necesidad de suprimir la Comisión de Puertos de Santiago y nombrar en su reemplazo una junta de vecinos y de ingenieros de Valparaíso. «¿O es que la honorabilidad — preguntábase al final — se ha transladado también a Santiago y no queda aquí gente honorable? Difícil es creerlo».

En las columnas de «La Unión» otro articulista atacaba a los miembros de la Comisión de Puertos, diciendo: «La forma personal en que dichos ingenieros llevan la campaña actual, hace temer que más que los intereses fiscales defiendan una situación personal que se traduce en mil quinientos pesos mensuales. A no haber peloteras, ¿para qué serviría la Comisión de Puertos? Teme también el público porteño que muchos miembros de la citada Comisión estén influenciados por los altos personajes santiaguinos que tienen interés en las obras de San Antonio y piensan que las dificultades que se oponen a cada momento a la Empresa Pearson no persiguen otro objeto que demorar las obras de Valparaíso, a fin de dar tiempo a San Antonio a que arrebate a nuestro puerto parte de su comercio».

No era posible llevar más lejos las exageraciones y las suposiciones. Y vino una tercera visita oficial dispuesta a las canteras de las Salinas por el Intendente de la provincia don Aníbal Pinto Cruz con un grupo de ingenieros de Santiago y otro grupo de ingenieros de Valparaíso. Pero nada se avanzó.

«Acerca de este asunto, que se conceptua de vital importancia para las obras del puerto — informaba «La Unión» — hay dos corrientes bien definidas: una que dice que la piedra es completamente inadecuada para las obras a que se la destina (que pertenece a los ingenieros de Santiago) y otra que dice que la piedra es buena (la de los ingenieros de este puerto).

«Raro parece que personas que tienen un mismo título, opinen en una cuestión que parece ser sencilla en forma diametralmente opuesta. Sin embargo, esto ha ocurrido y en la visita de ayer quedó más en claro lo que decimos. Los ingenieros de Santiago, piensan en opuesta forma a los de Valparaíso». («La Unión» del 21 de Junio de 1914).

Hizo olvidarse momentáneamente de la discusión de la piedra, la inundación de la ciudad de Valparaíso a las pocas horas. Hubo reventazón general de cauces; el estero de las Delicias y el cauce de Bellavista hicieron de las suyas y las ruinas se acumularon en todos los barrios.

Víctimas del deber, dos guardianes de la 5.a Comisaría, perecieron en el desbordamiento del correntoso estero de las Delicias. Ambos resbalaron en sus caballos, cuando más activamente trabajaban en actos del servicio, empeñados en el salvamento que había llevado la angustia a tantos hogares.

La Junta de Reconstrucción para defenderse de los ataques que se le hacían, le echó el fardo a la Comisión de Puertos de Santiago, que tenía a su cargo los trabajos de mejoramiento de las quebradas, y que no había sabido prever el aluvión. El cegamiento del estero de las Delicias entre el pasage Santiago e Independencia, se dijo, se debe a la piedra arrastrada por las aguas, dejadas en la quebrada como sobrantes de las obras del túnel, y la responsabilidad alcanza a los contratistas, y a los ingenieros que debían vigilarlos . . .

* * *

Pero estas incidencias no llegaban a la capital, aunque proseguía en la Cámara el debate de orden técnico y administrativo sobre las obras portuarias de Valparaíso.

Continuando en su interpelación, el honorable señor Saavedra observó sobre el asunto de la piedra:

«Al amparo de las opiniones manifestadas en el seno de la Sociedad denominada Instituto de Ingenieros y Arquitectos de Valparaíso, en favor del empleo de la piedra de Las Salinas, se ha venido haciendo en la prensa de Valparaíso una campaña que no vaciló en calificar de pequeña y odiosa. Se ha llegado a decir señor presidente, que esta cuestión de la piedra es una cuestión de rivalidad entre ciudades; que los ingenieros de Santiago, por proteger las obras portuarias de San Antonio, no han vacilado en calificar de mala la piedra de Las Salinas, para demorar con esto la terminación de las obras del puerto de Valparaíso, piedra que los ingenieros de Valparaíso estiman buena . . .

«¿Con que, los ingenieros y profesores que han dictaminado la mala calidad de la piedra de Las Salinas, lo hacen porque no tienen simpatías a Valparaíso? Con la misma razón se dirá mañana que al traer a la Cámara estos denuncios contra la conducta funcionaria del director fiscal, lo hago también por mala voluntad hacia Valparaíso.

«Hay una circunstancia especial, señor presidente, que me hace creer que a esta campaña no es ajeno el propio director fiscal de las obras del puerto de Valparaíso. En efecto, el Instituto de Ingenieros y Arquitectos de Valparaíso, que la ha dirigido, está presidido por don José Ramón Nieto».

Los discursos del señor Saavedra fueron encaminados a demostrar que la actuación del director fiscal de las obras del puerto de Valparaíso, había sido en todo momento favorable a los intereses de la empresa de cuya fiscalización estaba encargado, y contraria a los intereses fiscales que debía salvaguardiar.

Y cuando volvió a hacer uso de la palabra el señor Correa Bravo, quiso manifestar que no se hacía eco de intereses mezquinos o partidaristas al formular sus observaciones.

«No se crea, como alguien pudiera creerlo — dijo — que vengo a sostener los intereses de San Antonio y sus propietarios en frente de los intereses de Valparaíso y los suyos . . .

«No puedo creer que sean los partidarios de la construcción del puerto de San Antonio quienes hostilicen la ejecución de iguales obras en Valparaíso. Porque si se han acordado por los Poderes Públicos estas dos obras es, sin duda, porque son necesarias, porque pueden coexistir paralelamente y porque las dos las necesita el desarrollo de los servicios públicos». (Sesión del 10 de Julio de 1914).

Las revelaciones que hizo este diputado en otra sesión posterior, no dejan de ser curiosas, en cuanto es evidente que hablaba por los datos que recibía del inspector fiscal. Dijo, pues, el señor Correa Bravo, que todas las modificaciones hechas en el proyecto de las obras portuarias de Valparaíso, lo habían sido para salvar errores de los planos, que según parece, no servían para nada! El plano oficial tenía errores hasta en las me-

didas. «En el molo de Punta Duprat — dijo el diputado — el plano oficial contenía un error de ubicación del eje de esta obra. Si se hubiera colocado conforme al plano, el malecón de la Aduana habría tenido una longitud mayor que la contratada, lo que no era aceptable».

Si quisiéramos engolfarnos en el texto de todos aquellos discursos, tendríamos para rato, y no es ese nuestro plan, por el momento. Sólo diremos que en la sesión del 11 de Julio, el Ministro de Hacienda, señor Salas Edwards, dió las explicaciones que se le venían pidiendo desde tantos meses; y esas explicaciones no fueron en absoluto convincentes. Baste decir que el Ministro defendió a la Comisión de Puertos, como defendió al Inspector Fiscal y a la casa constructora.

Pronunciaron otros discursos los señores Saavedra, Urrejola, Bermúdez, Molina y Rodríguez don Luis Martiniano. La cosa terminó — mientras tanto — con un proyecto de ley presentado por el honorable señor Frigolett para cambiarle nombre a los puertos de San Antonio y Quintero, que se denominarían, respectivamente Puerto Mackenna y Puerto Carrera, «*como homenaje a la memoria de los próceres de la Independencia Nacional, general don Juan Mackenna, don Juan José, don Luis y don José Miguel Carrera*». A don Juan Mackenna le tocaba el puerto de San Antonio y a los tres Carrera se les hacia caber en Quintero.

Si es por designaciones para honrar a los próceres de la independencia, recuérdese que en 1872 el intendente Echáurren había dado a Quintero el nombre de *Población y Puerto Cochrane.*

* * *

En el Senado también se promovió la misma incidencia que había originado un largo debate en la Cámara de Diputados. El honorable señor Rivera, antes de que el Ministro de Hacienda hubiera hecho uso de la palabra en la Cámara de Diputados, observó que el inspector fiscal debía estar revestido ante la casa constructora de todo el prestigio y autoridad necesarios para que sus indicaciones fuesen cumplidas.

«Como he dicho — añadió — en Valparaíso existe la confianza en este funcionario: ahora, si el Gobierno no la tiene, debe resolver pronto esta dificultad, porque la situación actual daña no sólo al inspector fiscal sino también a la ejecución de las obras.

«No deja, por lo demás, de sorprenderme que sobre un funcionario de esta naturaleza y con esta grave responsabilidad no haya el Gobierno puesto los ojos y vigilado sus actos, como lo hace con un Intendente, con un Gobernador, con un Prefecto de Policía y que se encuentre el Gobierno en situación de no saber qué decir sobre su conducta funcionaria. Yo estimo que esto ha sido un abandono de deberes de parte del señor Ministro».

El honorable señor Bulnes terció también en el debate con observaciones igualmente atinadas.

«No hay duda — dijo — que el puerto de Valparaíso es muy desgraciado, lo afligen muchas calamidades, y las obras portuarias, que podrían considerarse como una compensación de esas desgracias, no marchan como sería de desear, pues continuamente se producen nuevos incidentes y dificultades que perturban la ejecución de los trabajos. La causa principal de esas dificultades consiste en la dualidad o antagonismo que hay entre las autoridades u organismos encargados de la vigilancia de la construcción de las obras.

«El Gobierno contrató un inspector fiscal y lo nombró su representante ante la Empresa que tiene a su cargo la construcción de las obras, a fin de que fiscalizara el fiel cumplimiento del contrato. Posteriormente se ha introducido a esta inspección una entidad nueva, que reside en Santiago, y que está compuesta de cinco personas respetables; y, por desgracia, se ha producido una abierta disidencia, un verdadero choque entre ambas entidades, de tal modo que de antemano se puede tener por cierto que cuando una dice blanco, la otra dice negro». (Sesión del 30 de Julio de 1914).

Refiriéndose a la piedra, comentó el señor Bulnes la extraña disparidad de opiniones. Que la piedra era mala, lo sostenían la Comisión de Puertos; el señor

Meyer, profesor de Geología de la Universidad de Chile; el ingeniero señor Orrego Pardo, y otros testimonios muy respetables. Del otro lado, es decir, diciendo que la piedra era buena, estaban el ingeniero señor de Vidtz, que había trabajado en las obras del dique de Talcahuano; la unanimidad del Instituto de Ingenieros y Arquitectos de Valparaíso; el señor Ibsen, químico de «El Melón», y el arquitecto señor Barroilhet. En esta situación, la casa Pearson había ofrecido al Gobierno enviar a Europa una cantidad considerable de piedra, a fin de que fuese allá analizada por técnicos especialistas.



El «Atlantic» descargando en el Puerto de Quintero.

El resultado fué que ganaron las canteras de Las Salinas, porque de otro modo también, el Fisco, habría tenido que señalar él otras canteras, corriendo con los gastos de la expropiación y demás. La casa Pearson, sostuvo desde luego que eso no podía ser de incumbencia de ella, no obstante un informe que se produjo del Consejo de Defensa Fiscal.

A pesar de cuanto se dijo por los técnicos en su defensa, la duda quedó flotando en el asunto de la calidad de la piedra empleada en la construcción de las obras marítimas de Valparaíso. Y en contraste, la Memoria de Hacienda de 1913, habla de que, «*teniendo en cuenta la buena calidad de los materiales de las canteras de San Antonio,* se aprobaron por decreto de 18 de Marzo y 19 de Junio, modificaciones del tipo de la obra en las cuales se realizaron economías suficientes para invertirlas en la construcción de doscientos metros de atracaderos y una darsenita para lanchas, con 30.000 metros cuadrados de superficie».

Estos habían sido los decretos que motivaron las observaciones a que ya nos referimos, del honorable señor Echenique.

* * *

En la sesión del 21 de Agosto de 1914, el Senado aprobó en general por 16 votos contra 4, un proyecto del senador de Aconcagua don Carlos Aldunate Solar, en que se autorizaba al Presidente de la República para invertir hasta la suma de $ 2.700,000 en la construcción de la línea férrea de Paine a Talagante. Y como se hablara de verdadera urgencia para la obra, y de que era un ramal de solo veinticinco y medio kiló-

metros, el senador de Valparaíso señor Urrejola dijo, oponiéndose: «Yo no discuto la importancia de este punto. Creo que, una vez que esté concluído el puerto de San Antonio, será muy interesante economizar cuarenta kilómetros más o menos a todos los productos que hayan de salir a San Antonio o entrar al sur por ese puerto».

Tres meses después, en la sesión del 23 de Noviembre, el honorable señor Guarello habló nuevamente del ferrocarril de Santiago — Valparaíso — Casablanca, con ramales a Melipilla y Talagante, «concurriendo así a que el desarrollo de los puertos de San Antonio y Valparaíso no se estorben sino que se favorezcan mutuamente».

Hizo diversas consideraciones sobre este punto de los ferrocarriles el senador don Elías Balmaceda, sin poder menos de observar:

«En cuanto al ferrocarril de Casablanca, abundo en la idea que se ha manifestado de que la línea proyectada, con una trocha de sesenta centímetros y con cremallera de nueve por ciento, no pasa de ser un embeleco verdaderamente risible; no serviría para el transporte de la carga, y yo al menos, no me arriesgaría a viajar en ese ferrocarril».

¡Y así era el que había estudiado con cómica gravedad la Dirección de Obras Públicas!

Llamados a no salir nunca del terreno de los proyectos, los senadores don Antonio Varas, don Joaquín Figueroa y don Miguel Urrutia, presentaron el centésimo de la serie para la construcción de un ferrocarril a vapor o eléctrico entre Valparaíso a Santiago pasando por Casablanca; pero ni siquiera alcanzó a discutirse.

* * *

Junto con verse los hechos que reseñamos, llegó a la Cámara de Diputados una vez más el asunto de la interpelación sobre las obras marítimas de Valparaíso. El diputado por Santiago don Luis Izquierdo, preguntó inesperadamente en qué estado se encontraba la interpelación del señor Saavedra acerca de la permanencia en su puesto del director señor Nieto.

«He leído en los diarios — dijo — que el señor Ministro ha aceptado la renuncia del secretario de la Comisión de Puertos, *quien renuncia precisamente porque el director de las obras de Valparaíso no cumple con su deber*».

El presidente de la Cámara, señor Balmaceda, declaró que la interpelación no estaba pendiente, en tanto que en la sesión inmediata el señor Saavedra explicó la situación, confiando en el criterio del Gobierno. Al mismo tiempo comentó la renuncia del señor Raúl Claro Solar, aceptada por el Ministro de Hacienda don Alberto Edwards.

En la sesión del 5 de Noviembre, el Ministro de Hacienda convino en que el Director de las Obras de Puerto de Valparaíso, ya fuera por dificultades de carácter o por otras circunstancias, no había estado en buenas relaciones con la Comisión de Puertos...

«Otro cargo — añadió — podría hacerse, acaso, al Director de las obras fiscales de Valparaíso, el de falta de celo en el cumplimiento de sus deberes, si se le compara con otros funcionarios de la misma índole que realizan trabajos análogos. *Así, por ejemplo, el inspector de las obras fiscales del puerto de San Antonio, cada vez que se propone una modificación en el plan de las obras de ese puerto, trata de sacar todas las ventajas que esas modificaciones pueden reportarle al Fisco. Y así se ha logrado modificar bastante las condiciones primitivas del contrato en forma favorable para el Estado.*

«*El señor Nieto, en cambio, no ha procedido en esa forma. Pero todas estas circunstancias, no justifican en mi entender, el que se tome una medida tan grave como la que los honorables diputados desean adopte el Gobierno sobre este particular*».

No pudo menos de decir el señor Saavedra que oía con extrañeza rayana en asombro, esas declaraciones del señor Ministro y renovó sus cargos al director fiscal don José Ramón Nieto. Entre esos cargos precisó el siguiente:

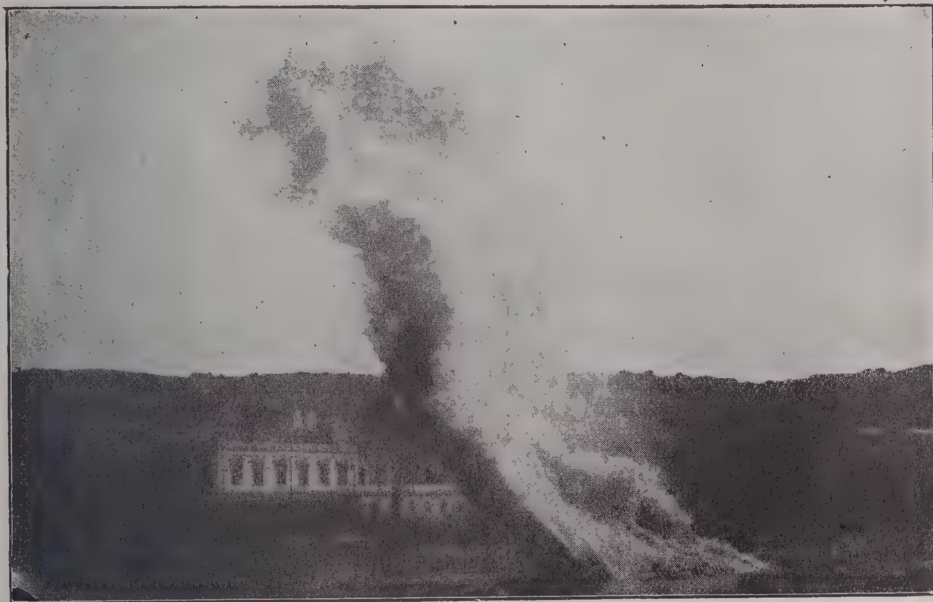
«Con fecha 12 de Julio de 1913 y por oficio número 687 del Ministerio de Ha-

cienda, el ex-Ministro de ese departamento señor Arturo Alessandri, dió instrucciones precisas al inspector fiscal de las obras del puerto de Valparaíso en el sentido de que, por ninguna clase de consideraciones, modificara el actual contrato sin recabar antes la autorización respectiva del Gobierno. Pues bien, señor Presidente, dejan constancia los documentos oficiales que cinco meses después de las órdenes terminantes del señor Alessandri, el Director Fiscal ha modificado en varias ocasiones el primitivo contrato y que, dos de esas modificaciones importaban para la Compañía Constructora una economía de cuatrocientos mil pesos oro, y correlativamente, una pérdida de igual cantidad para el Estado».

Terminó el señor Saavedra proponiendo el siguiente proyecto de acuerdo: «La Cámara estima que el Director Fiscal de las Obras del Puerto de Valparaíso, al desobedecer las órdenes del Gobierno, modificando sin autorización suficiente, el contrato de ejecución de esas obras, ha faltado al cumplimiento de sus deberes». (Sesión del 7 de Noviembre de 1914).

Terciaron nuevamente el Ministro de Hacienda señor Edwards y los diputados don Luis Izquierdo, don Agustín Correa Bravo, don Belfor Fernández, y el propio don Cornelio Saavedra; pero de súbito se dió por retirada la interpelación... Un final así desconcertaba más, mucho más que la respuesta del Ministro don Alberto Edwards, quien en diversos escritos políticos suyos, de historia de nuestro pasado, ha solido evocar la figura altiva y severa, vaciada en un molde que parece haberse roto, del gran Ministro don Diego Portales!

Lo cierto es que si Portales resucita, viendo estas cosas, se cae muerto otra vez!



El temporal de Junio de 1926 en la Bahía de Valparaíso:
Una ola que revienta en los malecones,

XII.

El temporal del 25 al 26 de Mayo de 1915.—Los desaciertos en los trabajos de las quebradas a cargo de los ingenieros de la Comisión de Puertos.—¿Y los intereses de la bahía?.—Comentarios en «El Mercurio» y en «La Unión».—El hundimiento del dique «Valparaíso».—Otros antecedentes.—El viaje presidencial del 22 de Octubre como visita a las obras de San Antonio.—Las declaraciones oficiales.—Más declaraciones de personajes de la comitiva.—El vice almirante don Jorge Montt dice que «el puerto de San Antonio no nos debe preocupar».—El famoso episodio del viaje de excursión hecho por el «Limarí».—«A conocer el rival de Valparaíso», dice «El Mercurio.—Los excursionistas salidos de Valparaíso se quedan con los crespos hechos.—«Esto no será puerto nunca».—Un editorial de «El Mercurio» en contraposición de otro editorial antiguo sobre el puerto de San Antonio.—Una carta con puntos festivos y con puntos graves, dirigida como respuesta por el ingeniero don Francisco Rivas Vicuña.—La terminación de las obras contratadas del puerto de San Antonio.—El contraste de los trabajos del puerto de Valparaíso.—La discusión del famoso espigón de atraque.—Desconcierto inverosímil.—La solicitud del comercio y de los armadores para obtener una reconsideración en las obras que se ejecutaban.—El estudio del ingeniero don Carlos Barroilhet contra el espigón de atraque.—Reuniones en Santiago y en Valparaíso sobre el espigón de atraque.—Tema para una comedia.—El ensanche de las obras marítimas de San Antonio, mientras en Valparaíso se discutía el espigón de atraque.

Del 25 al 26 de Mayo de 1915, tuvimos las innundaciones producidas en Valparaíso por una lluvia torrencial. Los perjuicios en algunos barrios equivalieron a una verdadera catástrofe, sobre todo por la ruptura del cauce de la Cabriteria. Si la estación del Barón tuvo pérdidas que se avaluaron en medio millón de pesos, las pérdidas de un grupo de particulares sumaban más de un millón de pesos. Pero lo que estaba más a la vista, era, como se dijo, el fracaso de las obras de mejoramiento de las quebradas, trabajo que corría a cargo de la Comisión de Puertos, como ya dijimos al referirnos a las inundaciones de 1914. Las cosas llegaron al extremo curioso de que el primer Alcalde don Jorge Montt, le mandó una nota al sub-director de las obras del puerto, el ingeniero don Gustavo Quezada Acharán, ordenándole la paralización de todas las obras, mientras no se estudiaran las deficiencias que se habían notado en su funcionamiento...

«El Mercurio» dijo que la autoridad local necesitaba reclamar «la intervención que le corresponde en los trabajos de las quebradas, que ejecuta la Comisión de Puertos de Santiago, *porque no es posible que éllos continuen a cargo de una entidad mediterránea, que no se da cuenta de lo que pasa en Valparaíso*». Y si la Comisión desbarraba tanto en lo de las quebradas, en lo de la bahía no se paraba mientes! Desgracia grande la mentalidad en uso respecto de que en los intereses de la bahía, la autoridad local debe ser enteramente ajena!

Lo ocurrido con el túnel de la Angostura, estaba perfectamente previsto. Pero nadie tomó nota de las observaciones de la prensa. La Comisión de Obras de Puerto, compuesta de ingenieros de Santiago, continuó sus trabajos con una ceguera incomprensible, sin darse cuenta de la enormidad que cometía.

«En efecto — decía «La Unión» — el túnel de la Angostura tiene por objeto recibir las aguas de la Quebrada de las Zorras, a fin de aliviar el estero de las Delicias y librar las innundaciones de este barrio; el túnel desemboca en la Cabriteria y allí debía construirse un cauce capaz de recibir esas aguas y llevarlas al mar... Hasta un niño de siete años puede comprender que no cabe en un

litro el agua suficiente para llenar un decálitro, y que se vacía éste en aquel, quedan nueve litros sobrantes que se derraman al derredor.

«Pues bien, eso es lo que ha hecho la Comisión de Puertos, que construyó o arregló un cauce de tres metros apenas, para recibir y transportar la enorme masa de aguas que en los aluviones del invierno no caben en el ancho estero de las Delicias e inundan todo ese barrio».

El ingeniero don Hormidas Henríquez sostuvo en «La Unión» que la hoya hidrológica de Valparaíso era de cerca de 5,000 hectáreas y que la Comisión de Puertos había puesto remedio a 1,000 hectáreas, dejando abandonadas a las otras 4,000. Además, lo lógico habría sido principiar por las obras preventivas y terminar por el abovedamiento. Esto nos recuerda el caso tan discutido en la bahía, respecto del órden de precedencia de las obras: primero las de atraque y después las de abrigo...

Por efecto de los temporales de entonces, los perjuicios de la bahía se manifestaron con el cortejo obligado; y en la madrugada del 29 de Mayo, — el caso, según vimos antes no era para extrañarlo — se hundió el antiguo dique «Valparaíso», que tenía un seguro de £ 10.000. «El hundimiento del «Valparaíso» — informaba «La Unión» — se debe en gran parte a que con motivo de las obras del puerto, hubo de cambiarse el fondeadero de los dos diques, que quedaron en un sitio donde más les afecta los temporales». ¡Teniendo obras de puerto, no importa que se hunda todo lo que está a flote! Esto nos recuerda el dicho de un cirujano francés: «¡Al menos el enfermo morirá con la operación bien hecha!»

El dique «Valparaíso» había prestado servicios continuados por más de medio siglo, pues, se estrenó el 1.º de Febrero de 1864. En Abril del año siguiente, vino el dique «Santiago», que se perdió el 20 de Enero de 1921, sin que mediase ningún temporal y siempre por efecto del cambio de sitio en la bahía. El dique «Santiago» había servido para las reparaciones del «Huascar», después de su captura en Angamos; y junto con hundirse, hizo quebrar a una compañía nacional de seguros.

El primer dique flotante, construído en Valparaíso por don Nicolas F. Tiedje, se estrenó en Mayo de 1857 y a causa de un accidente hundióse el 7 de Junio de 1862. Con este motivo redobló sus actividades ya conocidas el ingeniero don Ramón Salazar, pues, se decía en un prospecto: «En ningún puerto de Chile ni de la costa de América hasta San Francisco de California, existe hoy un dique donde puedan examinarse y componerse los fondos de los buques».

En vísperas de la llegada del nuevo dique «Valparaíso», de 4,500 toneladas, publicamos en «La Unión» del 31 de Agosto de 1924 un artículo con noticias históricas, bajo el título de «El nuevo dique «Valparaíso» y lo que fueron aquí los antiguos diques flotantes».

* * *

Cinco meses después de los desastres narrados más arriba, el 22 de Octubre de 1915, S. E. el Presidente de la República, acompañado de una numerosa comitiva oficial, hacia una nueva visita a las obras en construcción del puerto de San Antonio. De Valparaíso fueron a rendir honores el crucero «Chacabuco» y los cazatorpederos «Lynch» y «Condell». S. E. con la comitiva de Santiago arribaron por tren minutos después de las 11 de la mañana.

Al descender el Presidente, una niñita vestida de blanco, que formaba con sus compañeras de colegio, le saludó con un discurso de bienvenida en nombre del pueblo de San Antonio, que por tercera vez tenía la honra de recibirle. Y terminó por ofrecerle un ramillete de hermosas flores, mientras la banda de músicos del Buin tocaba el himno nacional.

S. E. y comitiva fueron invitados a visitar las obras portuarias que tenían entre otros adelantos la «carbonera elevada», dotada de una gran grúa que podía levantar hasta 5,000 kilos, y un andarivel para la descarga de carbón; todo de sistema muy nuevo y económico.

Dos horas más tarde, se sirvió un banquete que ofrecía el ingeniero señor Guillermo Kamp, representante de la casa constructora y antiguo miembro de la Comisión Kraus. En la mesa de honor tomaron colocación el Presidente don Ramón Barros Luco, quien tenía a su derecha al primer alcalde de Valparaíso vicealmirante don Jorge Montt y a su izquierda al Ministro de Guerra y Marina capitán de navío don Guillermo Soublette. Al frente estaba el ingeniero señor W. Kamp, quien tenía a su derecha al Ministro del Interior don Enrique Villegas Echiburú y a su izquierda al Ministro de Industria y Obras Públicas don Fernando Freire.

Al servirse el champagne, el ingeniero señor Kamp hizo uso de la palabra para reseñar las labores efectuadas a entera satisfacción del Gobierno, hasta poner al puerto de San Antonio en estado de prestar desde luego importantes servicios. «Cierto es — dijo — que nuestro contrato no comprendía obras de esta naturaleza, sino que se limitaba más a las de abrigo, dejando para más tarde la ejecución de las complementarias. Sin embargo, asociándonos a los deseos del Gobierno, de obtener luego alguna obra útil para el comercio, a fin de propender a su desarrollo paulatino durante los años de la construcción, hemos cooperado en varias modificaciones, las cuales, sin alterar el precio de la obra, iban a procurar elementos de descarga».

Terminó el señor Kamp, agradeciendo al Presidente de la República el interés que se tomaba en la marcha de los trabajos y proponiendo beber a la salud del ilustre mandatario.

S. E. el señor Barros Luco, contestó el discurso del ingeniero señor Kamp en una vigorosa improvisación. Y dijo en primer término que se felicitaba de haber concurrido a la inauguración de las obras de San Antonio, que sería un puerto llamado a satisfacer todas las aspiraciones que se tuvieron en vista al elaborar el proyecto.

Agregó que el puerto empezaba ya a ser útil, con obras como las que se inauguraban para el desembarque del carbón y mediante las cuales la Empresa de los Ferrocarriles ahorraría en ese sólo año más de medio millón de pesos por economía de flete.

«*Me felicito* — expuso — *de que este puerto sea una hermosa realidad, a pesar de las opiniones contrarias de algunas personas*».

Y terminó felicitando ardorosamente al ingeniero don Ricardo Reyes Cox, inspector fiscal de las obras, y al ingeniero señor W. Kamp, representante de la empresa constructora, por el buen desempeño de su cometido; manifestando por último que abrigaba entera confianza en que los trabajos quedarían terminados en época próxima; trabajos que vendrían a confirmar el buen nombre de San Antonio como puerto llamado a servir ampliamente las necesidades de la zona central.

«La notable improvisación de S. E. — dice la reseña de «La Unión», de donde tomamos estos datos — fué saludada con estruendosos aplausos de parte de los asistentes al banquete».

Pero en el mismo diario viene una impresión bien poco halagueña sobre «*el pobre caserío del puerto competidor de Valparaíso . . .*», como se dice en frase por demás sarcástica. También son interesantes algunas opiniones recogidas por el representante de «La Unión», de entre algunas personalidades de la comitiva en aquellas circunstancias. Consideramos especialmente dignas de transcribirse las que van a verse.

Del almirante don Luis A. Goñi:

«No considero práctico que se esté construyendo al lado de un puerto que está en embrión, como Valparaíso, *otro que no podrá competir con él en vista de su poca capacidad*. Aquí no cabe nuestra escuadra. *Digo que no podrá competir con Valparaíso porque allí está todo el comercio*; *porque es y será el puerto llamado a satisfacer las necesidades mercantiles*. San Antonio será un puerto para el desembarque de carbón y maderas».

Del senador de Valparaíso don Angel Guarello:

«Este puerto no debió ubicarse en San

Antonio. *Más aceptable habría sido que se hubiera elegido la ensenada de Cartagena, más amplia y más resguardada de los vientos.* Por otra parte, la ejecución de estas obras las considero inoportunas. Terminemos primero Valparaíso; arreglemos después de los puertos del *un gran puerto, que dará honra y provecho al país».*

«Don Jorge Montt nos dijo que no teníamos por qué temer a San Antonio y que no había para qué estorbar tales obras. Ya no hay remedio para ese mal... Las obras están adelantadas y se concluirán. Por lo que debemos trabajar es por conseguir el pronto despacho del proyecto de ley del ferrocarril de Casablanca a Melipilla. *El puerto de San Antonio no nos debe preocupar».*



Valparaíso: Plaza de la Victoria teniendo al fondo el edificio de la Biblioteca Severin.

norte y dentro de muchos años más pensemos en transformar en puertos, caletas y ensenadas peligrosas y que por el momento pocos servicios prestarán».

El Ministro de Industria y Obras Públicas don Fernando Freire, recuerda que no fué partidario de que se ejecutaran esas obras; pero no puede menos de reconocer *«que San Antonio sin duda alguna, beneficiará a la zona central de la República».*

Del Presidente de la República don Ramón Barros Luco:

«Oímos a S. E. expresarse satisfecho de las obras ejecutadas, más o menos en la forma como lo manifestó en el banquete. *S. E. cree que San Antonio será*

Todas estas declaraciones aparecen publicadas en «La Unión del 23 de Octubre de 1915.

* * *

Un mes antes, en los días de fiestas patrias, el directorio de la Compañía Sud Americana de Vapores, había preparado un viaje a San Antonio, a bordo del vapor «Limarí»; llevando desde Valparaíso a un grupo de excursionistas, entre los cuales se hallaban el director de «El Mercurio» don Julio Pérez Canto.

Las impresiones del viaje, que fueron comentadísimas, aparecieron en dos artículos de «El Mercurio», publicados el 19 y el 20 de Septiembre, bajo este título por demás picante y lleno de mofa: «*A conocer el rival de Valparaíso*» . . .

El comodoro de la Compañía, capitán Selmer, lleva a los excursionistas a la vista de los acantilados de la costa, navegando por «ese mar que tranquilo te baña» según dice el verso de la canción nacional y la vista de la verde línea de los cerros que se destaca nítidamente sobre el fondo azul de un cielo purísimo.

Frente a Cartajena los excursionistas almuerzan y, en vísperas del gran día de la patria, beben por ella. El júbilo es grande. Todo es contento y satisfacción, sin imaginarse nadie lo que se les espera.

«Terminado el almuerzo — dice el relato de «El Mercurio» — el «Limarí» se pone nuevamente en movimiento, y nos instalamos todos en cubierta impacientes *por ver cuanto antes al rival de Valparaíso*. El jefe de la casa Pearson, constructora de las obras de nuestro puerto, prepara cuidadosamente sus anteojos de larga vista, sin duda para no perder un solo detalle . . .

«Enfrentamos por fin a San Antonio, y la concurrencia entera se quedó con un palmo de narices: allí no había puerto alguno, allí había una costa que una saliente natural abrigaba un poco hacía al norte, pero que estaba abierta por completo a los vientos del sur o del suroeste, esto es, de los reinantes . . .

«El capitán Selmer, el comodoro de la Compañía, el hábil marino que ha hecho hazañas como la de su fuga con el «Maipo», durante la revolución, declaró perentoriamente que era peligroso entrar a San Antonio con el viento y el oleaje que reinaba; y como era natural, todos estuvimos en perfecto acuerdo acerca de que no era posible exponer el buque y nuestras vidas para intentar un desembarco que se presentaba como algo temerario.

«El jefe de la casa Pearson, con sus anteojos clavados en la costa, mantenía entretanto una reserva británica; pero otro caballero de temperamento más expansivo, condensó la opinión general con una sola frase: «*Esto*, dijo, *no será puerto nunca*».

* * *

En el artículo del día siguiente, «El Mercurio» trata a San Antonio como «*El mayor disparate portuario que se ha podido consumar en Chile*». «Creación artificial, obra de influjos — añade — aquello no es un puerto; más aun en opinión de los observadores que iban en el «Limarí» aquello no será jamás un puerto». «*Esto*, se decía, *es perdido. Lo que queda por gastarse aquí debería invertirse en la prolongación del molo de Valparaíso*». Aquello de que el «Limarí» no hubiera podido entrar al puerto de San Antonio, al rival de Valparaíso, desató una avalancha de improperios, que hoy día, en vista de lo que ha pasado, no pueden recordarse sin contener una sonrisa. Entre los excursionistas del «Limarí» iban los almirantes don Francisco Nef y don Luis Artigas y el capitán de navío don Luis Gomez Carreño. Pero al fin el «Limarí» llegó a Valparaíso, después de tanto chasco.

«Lo que no desaparece ni podrá desaparecer de nuestra imaginación — dice el relato de «El Mercurio» — es el recuerdo de lo que hemos visto allí por nuestros propios ojos, de lo que no podrá justificar jamás la elocuencia desbordante del ex-secretario de la Comisión de Puertos de Santiago, señor Rivas Vicuña, *defensor empedernido de este colosal disparate portuario*».

No contento con esto «El Mercurio» publicó a los pocos días un editorial bajo el título de «*Valparaíso y San Antonio*», destinado a comentar el viaje clásico del «Limarí» . . .

«A los ojos atónitos de los visitantes — dijo el decano — se presentó en San Antonio un trozo de costa bravia, sin un solo buque, sin embarcaciones menores, sin comercio, sin industrias, y sin faenas de descarga». San Antonio era un puerto «*cuyas obras no serán jamás reproductivas*». «Fuera de que su entrada será siempre peligrosa, no se moverá de su lugar el comercio de depósito

ni el de exportación que se ha formado en Valparaíso después de cuatro siglos de trabajo *y San Antonio carecerá de movimiento*».

Tranquilo después de este magno fallo, el editorial de «El Mercurio» prosigue:

«Valparaíso será siempre un gran puerto, el primer puerto de Chile, *aun sin las obras marítimas*. Se cuentan con los dedos el número de los días de viento norte en que se suspenden aquí las faenas marítimas.... Si tenemos, pues una rada muy tranquila y una extensión muy considerable y que puede ensancharse indefinidamente para la descarga; y si es Valparaíso en fuerza de los capitales y en fuerza de un trabajo de siglos, de los millones invertidos en su propiedad inmueble y de los grandes negocios que en él se desarrollan, la capital comercial y económica de la República, *no es de creer que pueda ser desplazado por un puerto netamente artificial hecho en un sitio inadecuado y en que no existe comercio alguno*».

Concluía el recordado editorial por pedir que se suspendieran las obras del puerto de San Antonio. «Aun es tiempo — decía — de restringir los gastos improductivos *y contraproducentes* que se efectuan en San Antonio.... El momento es oportuno, pues, para que el Gobierno estudie el punto que dejamos insinuado. Podría corregirse siquiera en parte *la desmoralizadora injusticia de invertir el dinero del Estado en un puerto inútil, tan inútil que ni siquiera puede afectar a Valparaíso*...».

¡Bien dicen que la soberbia, pierde! Con un tono más despectivo, no era posible equivocarse en mayor escala! Y a este propósito forma contraste una actitud antigua de «El Mercurio», que vamos a recordar como anécdota.

A fines de Marzo de 1860 — van transcurridos ya algunos años — el Gobernador de Melipilla, don Pedro Pardo, pasaba una nota al Intendente de la provincia de Santiago, para pedir que los vapores del sur tocasen en el puerto de San Antonio en sus viajes de ida y vuelta; y en el acto «El Mercurio» comentó favorablemente esta idea del modesto funcionario.

El editorial de «El Mercurio» de fecha 3 de Abril de 1860, titulándose «*El puerto de San Antonio*», empezaba así:

«*Todo lo que pueda activar el movimiento industrial y facilitar la marcha de los negocios, poniendo en comunicación los mercados con los centros del país, es avanzar en el idioma de los economistas*. De este axioma ha partido, sin duda, el ilustrado Gobernador de Melipilla, don Pedro Pardo, al redactar la nota que más adelante verán nuestros lectores, y que prueba una vez más, la justicia de los elogios que por este mismo diario se le han dirigido antes de ahora».

Refiriéndose a la petición misma esbozada en la nota del Gobernador de Melipilla en favor del puerto de San Antonio, prosigue «El Mercurio», editorialmente:

«Hace notar, en primer lugar, que el puerto de San Antonio es un centro de acumulación para los frutos de la industria agrícola en una gran extensión de territorio, y a donde naturalmente acuden los compradores; y que los buques que van a tomar carga para conducirla a Valparaíso y otros puntos de la costa, tienen que fletarse de vacío y a altos precios, lo que contribuye a aumentar el valor original de los productos, y lo que no sucedería si periódicamente tocase allí un vapor que hiciera el servicio de conducir carga y pasajeros... En un todo conformes con la opinión del señor Gobernador de Melipilla, llamamos desde luego la atención del Supremo Gobierno hacia el contenido de su nota», etc.

Era de suma necesidad, a juicio de «El Mercurio» de antaño, activar el movimiento mercantil de San Antonio, tan cercano a Valparaíso! Más tarde — en 1865 — cuando la escuadra española puso bloqueo al puerto de Valparaíso, el Gobierno autorizó como puerto mayor al de San Antonio, según dijimos, con grandes plácemes de por acá.

* * *

Pero volvamos al editorial de «El Mercurio» con el título de «*Valparaíso y San Antonio*», publicado el 24 de Septiembre de 1915, y cuyas principales partes ya hemos dado a conocer.

El primero en contestarlo fué el Director Fiscal de las Obras en construcción del Puerto de San Antonio don Eduardo Reyes Cox, diciendo que nadie había pensado jamás «*en crear un rival de Valparaíso que vaya a arruinarlo, por la sencilla razón de que su ruina afectaría a todo el país*...». Valparaíso iba a tener un buen auxiliar en San Antonio. «Y si el Estado no va a hacer ningún sacrificio económico en la construcción de este puerto — proseguía — ¿por qué razón se debe privar a la zona central del país y a la zona norte a la cual le sirve de granero, de los beneficios directos que le reportará por la economía considerable de fletes?»

Lo que se decía sobre la boca de la entrada al puerto, sostuvo el señor Reyes Cox que era «*una afirmación sin base técnica alguna y que seguramente no puede haber sido hecha por persona entendida en la materia*». «La boca natural del puerto aquí en San Antonio — dijo — tiene quinientos metros de ancho y por élla han entrado muchos buques, sino que se hayan ído contra la puntilla del lado norte, y terminado el rompeolas, su cabeza quedará cien metros distante todavía de la boca natural que se ensancha así a seiscientos metros...». Entre tanto las dimensiones corrientes eran de trescientos a doscientos metros y aun menos.

Después del Inspector Fiscal de las obras del puerto de San Antonio, el capitán de fragata retirado don Alberto Fuentes, miembro de la Comisión Central de Puertos, manifestó en «La Unión», con un plano a la vista de los lectores, que no era posible criticar con tanta acritud unas obras aun en construcción; y todo por el fracaso de un viaje de paseo efectuado a bordo del vapor «Limarí», que no pudo entrar por la boca del puerto de San Antonio a consecuencia del mal estado del mar.

«Conviene — dijo — que quede constancia de un principio invariable aplicado a todos los puertos por protegidos que ellos se encuentren, en contra de los malos tiempos reinantes: *a ningun puerto artificial es posible entrar en días de temporal*. Las obras están destinadas a proteger a los buques sorprendidos adentro o a los que logran tomar el puerto antes de que el temporal arrecie. Pero una vez pronunciado el mal tiempo con los vientos huracanados que soplan en esta parte de la costa de América, la entrada es muy difícil y siempre peligrosa. Lo será en Valparaíso, cuando se completen con obras de abrigo, las que actualmente se construyen y lo será lo mismo en San Antonio, en donde todavía podría abordarse el puerto corriéndose un poco al sur y tomándolo con la mar en popa...».

Refiriéndose pues a las publicaciones de «El Mercurio», reiteró el comandante Fuentes:

«Estoy en situación de declararles que esta crítica es absolutamente infundada. No solamente conozco las obras de San Antonio por sus planos, sino que las he visitado y podido darme cuenta de su importancia».

Aludido también el ingeniero don Francisco Rivas Vicuña, en las publicaciones de «El Mercurio», contestó en una carta familiar dirigida a «La Unión», de Santiago, pintando primero, como recurso literario, ese ambiente de franca alegría de los excursionistas, en espera de la noche de luna que debía dar especiales agrados al baile.

«No es de extrañar que en estas condiciones — escribía — los descubridores de San Antonio tomaran por entrada del puerto la abertura de una línea de enrocados que limita los terrenos ganados al mar. Allí rompe la ola, hoy por hoy, y mañana, cuando el molo de abrigo que está a unos trescientos metros mar adentro esté terminado, será un recinto de aguas tranquilas, donde podrán atracar los barcos que llevan a las provincias del norte pasto y cereales del centro y que traigan para el consumo de Santiago a Talca, carbón, cemento y maderas, eliminando de los malecones de Valparaíso una carga que los hace pletóricos con perjuicio general.

«Los argonautas porteños, si hubieran observado mejor, habrían visto que los cerros del norte abrigan una extensa zo-

na que ofrece una boca de entrada, en aguas profundas, de cerca de seiscientos metros de ancho y un saco de ochocientos metros: por élla pudo el «Limarí» entrar a toda máquina y echar sus anclas a pocos metros de la playa, cerca del muelle actual, por donde en breves días, se iniciará la descarga de carbón para los ferrocarriles del Estado, utilizando las instalaciones que permiten mantener en bodega dos grandes cargamentos y despacharlos con facilidades y economías que le significan a la empresa quinientos mil pesos de ahorro anual».

Extendiéndose en otros datos de orden financiero, el señor Rivas Vicuña dice que la inversión verificada en San Antonio no puede ser más ventajosa, ya que haciendo un cálculo de su movilización mínima (ahora tan superada) se tendrían $ 2.25 por tonelada.

«Aun es necesario hacer otro cálculo — prosigue. Supongamos suprimido a San Antonio y concentrado en Valparaíso todo el movimiento, o sea un millón setecientos mil toneladas. Para eso será necesario gastar en este puerto único unos setenta millones de 18 peniques, cuyos intereses al 6% valen $ 2.47 por tonelada. Agregue Ud. solo un peso por gastos de movilización y tiene un total de $ 3.47 o sea $ 1.22 más que en San Antonio.



Bahía Papagallo en la costa de Quintero.

«Finalmente, cuente Ud. una diferencia de 70 kilómetros, a dos centavos oro solamente por tonelada kilómetro, y agregue $ 1.40 para el recargo de las mercaderías que, pudiendo servirse de San Antonio, se vean obligadas a ir a Valparaíso.

«Sume, mi querido director, y tiene Ud. $ 2.62 de economía por cada tonelada, o sea $ 1.310,000 oro de 18 peniques, ahorrados a la industria del país con la creación del puerto de San Antonio».

En una segunda carta, el señor Rivas Vicuña explayó todos estos y otros datos, que en la actualidad se presentan todavía más favorables para San Antonio. Nadie le rectificó en lo más mínimo.

* * *

Y entre tanto, las obras tan criticadas y vapuleadas adelantaban prodigiosamente.

Y a fines de 1916, la casa constructora de Augusto Galtier, haciendo honor a su firma, ya estaba lista para entregar las obras en la parte contratada. La guerra europea no había influído en el plazo de cuatro años para la terminación de los trabajos fundamentales del puerto de San Antonio, ni había obligado a paralizarlos. Y aquí recordaremos de nuevo que a consecuencia de la guerra hubo que darle a la casa constructora del puerto de Valparaíso una prórroga de *tres años y medio* ... Y a este plazo tuvo que seguirlo otro, de tal manera, que el plazo de siete años del contrato, resultó duplicado. Pero ello no fué obstáculo para que a la casa Pearson se le entregara, a título gracioso, *tres millones de pesos oro de 18 d*, encima del valor del contrato.....

Por ese mismo tiempo en que tan satisfactorio desenlace tenían las obras de San Antonio, tocábale su turno en Valparaíso al célebre espigón de atraque, una de las obras esenciales, según se dijo, del plano estudiado por la Comisión de Puertos. Cuando ya se llevaban gastados *más de seiscientos mil pesos oro de 18 d* en el espigón de marras, se vino a descubrir que podía suprimirse, no solo sin inconvenientes el que menor, sino con positiva ventaja para la bahía. Y contestando algunas objeciones, se decía con inmegable lógica: es preferible perder seiscientos mil pesos ya gastados y no perder *más de cinco millones de pesos oro,* que costará el espigón de atraque cuando esté concluído. ¿A qué continuar los trabajos? Confirmábase la bondad de los planos para las obras del puerto...! Igual que se podría hacer una comedia jocosa con el título de «La piedra de Las Salinas», se podía hacer otra con el título de «El espigón de atraque»; todo ello como signo del desconcierto con que se han llevado en Valparaíso los trabajos de las obras marítimas.

En realidad, el asunto había comenzado en 1914, según vimos, y hasta se alcanzó a nombrar una comisión para que estudiara el proyecto de las modificaciones en los planos, porque no se trataba solo de aquello; pero la comisión no llegó a ningún resultado, a causa de ciertas dificultades que se produjeron.

A principios de 1916, empezaron a manifestarse en público una serie de opiniones autorizadas, dirigidas todas «*a obtener una reconsideración sobre el proyecto de obras en ejecución*». En el mes de Marzo, el Ministro de Industria y Obras Públicas señor Guarello, se manifestó partidario de la supresión, construyéndose principalmente una dársena en Las Habas, que fué uno de los puntos del proyecto Kraus. Y el 27 de Mayo, hubo en Santiago una reunión presidida por el Ministro de Hacienda don Armando Quezada Acharán, con todos los miembros de la Comisión de Puertos. En resumen, se acordó manifestar al Gobierno *que no convenía modificar el plan de las obras contratadas para el puerto de Valparaíso*. Conocedor de este acuerdo, un reputado ingeniero, manifestó en «El Mercurio»:

«Ustedes saben que esta Comisión fué la autora del proyecto que hoy se lleva a cabo. La Comisión hizo un trabajo a su gusto, que nada tenía que ver con anteriores estudios, y este fué el aprobado por el Gobierno y contratado con la casa Pearson. Ahora bien, consentir en que el espigón de atraque es innecesario, por no decir inconveniente, sería confesar un error de consecuencias y no creo que la Comisión de Puertos quiera hacerlo».

Al acuerdo de la comisión de puertos se respondió en Valparaíso con una solicitud que firmaron elementos de los armadores y del comercio en contra del espigón de atraque, «cuya existencia — avanzaba «El Mercurio» — se reconoce perjudicará las obras marítimas de Valparaíso y será un estorbo demasiado caro». Con el dinero economizado en el espigón, se pedía la construcción de malecones en una extensión de 800 metros hasta La Baja, con un gasto de $ 3.500,000 oro de 18 d y enseguida el molo que uniría las rocas de La Baja con la playa y que resultaba de fácil ejecución, pues, la profundidad máxima es allí de seis metros.

Señalando el inconveniente más grave del espigón decía la solicitud elevada al Presidente de la República:

«La más ligera brisa del norte o del noroeste, provocaría en dicha dársena y en el malecón de atraque que corre hasta el cabezo del muelle fiscal, un movimiento de resaca en el mar, extremadamente peligroso para las naves que allí estén atracadas. Y excusado parece agregar que cuando sobrevengan los temporales del noroeste reinantes en el invierno, de reconocida violencia en esta bahía, la larga y pesada ola que se forma a varias millas de distancia vendrá a estrellarse contra las escolleras de dicha dársena, formando en el mar un *cul de sac* donde no habrá embarcación que pueda resistir».

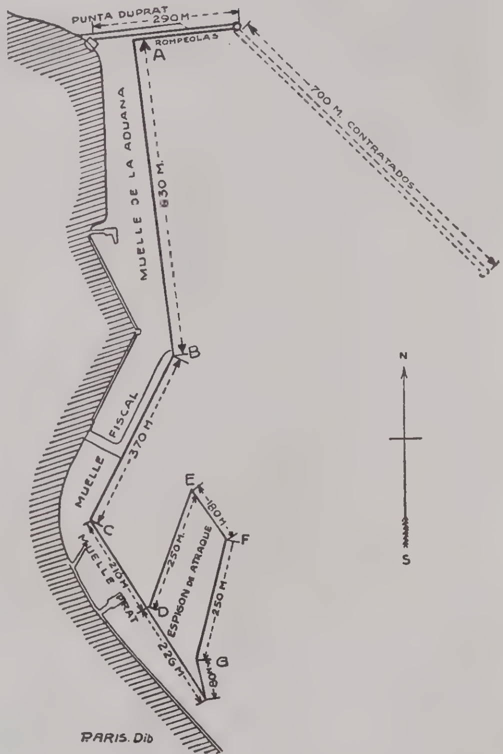
En el Instituto de Ingenieros de Chile don Jorge Lira Orrego, secretario de la Comisión de Puertos, dió una conferencia sobre la necesidad del espigón, aunque sin abordar las grandes objeciones que se habían opuesto por acá por gente no técnica, pero que conocen la bahía como la palma de sus manos.

Enseguida el ingeniero don Carlos Barroilhet, terció con un plano a la vista, diciendo entre otras consideraciones:

«Para que un vapor fondee en determinado puerto y atraque a determinado muelle, es necesario ante todo la autorización del armador y de la Compañía de Seguros. ¿Ha averiguado la Comisión de Puertos si los armadores y las Compañías de Seguros, permitirán la entrada de sus naves al *cul de sac* formado por el espigón de atraque y la prolongación del Muelle Fiscal, es decir, a la ensenada B. C. D. E.? Seguramente que nó. «*Jamás permitiré que nuestros vapores entren a esa zona*», me ha dicho el gerente de una de las grandes compañías de navegación. Si tal cosa ha de suceder, ¿con qué fin invertir millones en una obra que no se ha de utilizar?»

Más adelante observa el señor Barroilhet:

«El terremoto de 1906 nos demostró: que la estabilidad de las construcciones depende principalmente de la naturaleza del suelo. El Teatro de la Victoria, edificado sobre profundos y muy sólidos cimientos de piedra, pero sobre un suelo de arena, fué reducido a un montón de escombros. El edificio del Banco de Chile, construído por el mismo arquitecto, pero sobre un suelo de roca, no sufrió desperfecto visible a la simple vista.



El espigón de atraque con los setecientos metros, que ahora se construyen, de la prolongación del Molo de Punta Duprat,

«Cubicado el espigón de atraque, resulta que el suelo sobre el cual descansa, estará soportando una carga de más de *dos kilógramos* por centímetro cuadrado, y este suelo lo constituye una capa de fango negro, grasoso, que en parte tiene un espesor de *diez metros*. No habrá necesidad de un terremoto, ni de un temblor corriente; su propio peso bastará para que produzca el derrumbe de la obra, si se construye en la forma principiada. ¿En cuánto se puede apreciar el perjuicio que esto representará para el

comercio y cuántos millones habrá de invertirse para reparar el daño?»

En resumen, el ingeniero señor Carlos Barroilhet, pronosticaba que el espigón de atraque estaba destinado a ser tragado por las olas. Rebatieron este vaticinio, los ingenieros don Hormidas Henríquez en Valparaíso y don Raúl Claro Solar en Santiago. Los diarios también tomaron su partido: mientras «El Mercurio» pedía la supresión del espigón de atraque, «La Unión» lo reclama como indispensable.

La discusión se mantenía en lo mejor, cuando el 9 de Septiembre llegó a Valparaíso el Presidente de la República don Juan Luis Sanfuentes, quien propició una reunión importantísima cuatro días después, presidida por el Ministro de Hacienda dos Luis Devoto. Primero hizo uso de la palabra, el Director General de la Armada, vicealmirante don Joaquín Muñoz Hurtado, y dijo que hablaba en nombre de la marina para sostener «*que la construcción del espigón, en el sitio que se le ha ubicado, es un disparate*». (Textual). El presidente de la Cámara de Comercio don Roberto Pretot Freire, dijo que la existencia del espigón era necesaria «*pero que la ubicación que se le ha dado es inconveniente*».

«El Alcalde señor Jorge Montt, manifestó que la opinión generalizada en la ciudad, era en favor de la idea propuesta de suprimir el espigón de atraque actualmente en ejecución».

Las opiniones oscilaron y como resumen el Ministro señor Devoto dijo que manifestaría a S. E. el Presidente de la República *que casi la unanimidad de los concurrentes estaba conteste en afirmar que la ubicación del espigón de atraque era mala.*

Lo que más sorprendió fueron las opiniones del señor Muñoz Hurtado en nombre de la marina, ya que entre los miembros de la Comisión de Puertos encargada de hacer el proyecto de las obras de Valparaíso, habían estado los vicealmirantes Montt y Uribe. Sin reservas habían dicho ellos, junto con los demás miembros: «*Creemos que las obras proyectadas, significan una solución racional del problema de Valparaíso, considerado bajo su doble aspecto: técnico y comercial*».

El 16 de Septiembre, se reunía otra vez la Comisión de Puertos en Santiago; y el Ministro de Hacienda sometió a votación si debía postergarse la construcción del espigón de atraque. Votaron por la afirmativa los señores Arturo Besa, Eduardo Reyes Cox, Guillermo Huidobro, José Ramón Nieto, Alberto Fuentes, Salvador Zegers, Francisco Rivas Vicuña, y por la negativa los señores Rubén Dávila, Gustavo Quezada y el secretario Jorge Lira Orrego. El señor Rivas Vicuña presentó un estudio muy importante en apoyo de su voto, pero no tuvo oportunidad de continuar en estos análisis, porque muy luego después se le nombraba Ministro de Chile en el Japón.

Entre tanto, el partido radical de Valparaíso se reunió y acordó trabajar porque *no se suprimiera el espigón de atraque*! «Como leales adversarios — dijo «La Unión» — no podemos menos que felicitar a los radicales porteños por la enérgica actitud que han adoptado, ante el juguete que ciertos intereses quieren hacer de las obras portuarias de Valparaíso». («La Unión» del 25 de Octubre de 1916).

Ello es que los trabajos volvieron a reanudarse... y después volvieron a suspenderse! De ahí que hayamos dicho que podría componerse una comedia en varios actos con el título de «El espigón de atraque».

* * *

Mientras aquí se discutía el espigón de atraque, los señores A. Vial Solar y Mauricio Mena, diputados por Melipilla, y Claudio Vicuña y Jorge Valdivieso Blanco, diputados por la Victoria, presentaron el 25 de Octubre de 1916 un proyecto de ley para el ensanche de las obras marítimas del puerto de San Antonio.

Decían esos representantes regionales que «*el puerto de San Antonio ha iniciado su vida comercial en condiciones que confirman el criterio previsor que tuvieron los iniciadores de esta obra, que estimula el progreso de la zona central y*

es recurso precioso para la economía de los Ferrocarriles del Estado».

No se quería perder un solo momento en el desarrollo de este programa de bien nacional. ¡Y todavía las obras no estaban ni entregadas!

«En el primer semestre de este año, por vía de ensayo — prosigue la moción — se movilizaron doce mil toneladas de carga y en los meses siguientes han acudido a San Antonio siete u ocho naves mensuales, que han descargado carbón y minerales, embarcando productos de la agricultura, a razón de ocho mil toneladas por mes, como término medio. El movimiento se acentúa de día en día y todo hace creer que, al finalizar las obras contratadas, el puerto habría llegado a su saturación. *En estas condiciones, hay razones de previsión que exigen plantear, desde luego, el ensanche del puerto*».

Sigue la moción con un estudio económico muy bien hecho y detallado, y concluye por proponer que se autorice al Presidente de la República «para contratar a precio alzado y en propuestas públicas, el ensanche de las obras de mejoramiento del puerto de San Antonio, en conformidad a los planos que apruebe la Comisión de Puertos y hasta por la suma de tres millones doscientos mil pesos oro de 18 d.».

En vista de las peticiones que se hacían y de los fundamentos en que se las apoyaba, la Comisión de Puertos formuló desde luego un proyecto de ensanche, que consultaba la prolongación del molo de defensa y la construcción de atracaderos, carboneras, vías férreas, etc., y la adquisición de la utilería necesaria para la explotación del puerto en mayor escala.

En estas circunstancias llegó a la Cámara elegido como diputado de aquella región, don Manuel Cruzat Vicuña, cuya incansable perseverancia junto con su rectitud de miras, eran prenda segura de acierto. Por su brillante situación social y política, el señor Cruzat Vicuña estaba llamado a ser el alma del progreso de toda una zona. Y así, en Mayo de 1918, recién elegido diputado, obtenía del Ministro de Hacienda don Luis Claro S., que las obras del puerto de San Antonio se continuaran por administración; así como más tarde había de obtener el despacho por el Congreso de tres leyes que proporcionaron los fondos y otras facilidades para la terminación de esas obras, hasta colocar a San Antonio en el pie de adelanto en que se encuentra.

Primero se estuvo procurando un acuerdo con la casa constructora en el sentido de aumentar su contrato con las otras obras que ahora debían completarlo; pero no fué posible llegar a entenderse, porque las propuestas del contratista eran mayores que la cantidad de que se podía disponer y superiores a las apreciaciones de la Comisión de Puertos, hechas con latitud proporcionada a las circunstancias.

Todas las dificultades que se presentaron las allanó la intervención del honorable diputado señor Cruzat Vicuña. Y ya obtenida la prosecución de las obras por administración, el Gobierno contrató al ingeniero don Javier Herreros Vergara, para que se hiciera cargo de la dirección de los trabajos, en reemplazo de don Eduardo Reyes Cox, que fué designado para las obras portuarias de Antofagasta.



XIII.

Final del asunto del espigón de atraque.—Después de la visita de inspección del 20 de Enero de 1917, se acuerda proseguir definitivamente los *trabajos.—Opiniones del ingeniero don J. Ramón Herrera Lira.—La ceremonia del 21 de Febrero para el monolítico más grande del mundo.—El proyecto del diputado por Valparaíso señor Rafael Urrejola para la prolongación del rompeolas.—Una moción de don Miguel Cruchaga Tocornal que se aprovecha para la creación del departamento de San Antonio.—Algunas incidencias a que dió origen la ley de 27 de Enero de 1917.—Una cita de María Graham en la Cámara de Diputados.—El final del asunto de la concesión del Ferrocarril y Puerto de Quintero.—Otra ardorosa discusión en el Congreso en que también se mezcla al puerto de San Antonio.—La oposición del diputado don Rafael Urrejola y del senador don Guillermo Rivera.—La ley de 22 de Abril de 1918, sobre la concesión de Quintero: el ferrocarril se determina de trocha ancha con empalme en la Estación de San Pedro.—El proyecto de don Alvaro Casanova Zenteno con el Presidio Faena.—Había que abrigar las obras de abrigo! — Desenlace que tuvo la situación inverosímil de la primera de las obras entregadas por la casa Pearson.*

El espigón de atraque — después de un *atracón* de tantos meses con decisiones contradictorias que llegan a lo cómico — vino a tener remate en los primeros días de Enero de 1917. Ya era tiempo, aunque fuese a tuerto o a derecho!

Ocupaba el Ministerio de Hacienda don Arturo Prat Carvajal; en reemplazo de don Luis Devoto, quien no quiso proceder en definitiva. En Santiago el nuevo Ministro estudió este asunto y el 20 de Enero practicó una visita de inspección en Valparaíso, acompañado del director foscal de las obras de puerto, don José Ramón Nieto; de los diputados ingenieros señores J. Ramón Herrera Lira, Enrique Doll, Eleazar Lezaeta, Miguel Letelier y Domingo Matte Larraín; de los ingenieros de la comisión de puertos don Jorge Lira Orrego y don Ruben Dávila; de los ingenieros de la casa Pearson don Jorge Walch y don Eduardo Budge y del gerente de la Compañía Sud-Americana de Vapores señor Sweeny.

Primero que todo el ingeniero señor Budge, de la casa Pearson, dió las razones que, a juicio de la compañía, aconsejaban abandonar la construcción del espigón de atraque. Lo principal era que por la naturaleza del suelo, la obra podría fallar por la base y deformar la superstructura. Pero hubo unanimidad en los diputados asistentes para manifestar que la obra era practicable. Don Enrique Doll, sin embargo, manifestó que no era necesaria la construcción del espigón de atraque.

Las opiniones más completas y de mejor síntesis, en vista de aquella situación ya producida, correspondieron al distinguido ingeniero don J. Ramón Herrera Lira.

Manifestó el señor Herrera Lira que, siendo la parte primordial de las obras del puerto la defensa de la bahía, no acertaba a explicarse por qué el molo de abrigo se había reducido a su más simple expresión. «*Todos están creyendo* — agregó — *que las obras marítimas en ejecución son completas y que, una vez terminadas, Valparaíso será un puerto seguro y no se verán obligados los buques que vengan a él a pagar un fuerte recargo del seguro marítimo, como sucede hoy día. Al país no se le puede engañar y hay que hacerle saber que las obras contratadas son incompletas y que los dineros gastados en ellas no van a rendir el fruto que se espera*».

Interrogado el señor Herrera Lira por el Ministro sobre a cuál de las dos obras le daría él la preferencia, si al espigón o

al molo, contestó en el acto que las dos cosas eran indispensables; «más que eso, para que haya puerto que merezca el nombre de tal, las dos son absolutamente necesarias, son el complemento la una de la otra, son inseparables y las dos deben existir conjuntamente».

de tráfico que dificultara la movilización. «Este peligro es remoto y más aparente que real — dijo el señor Herrera Lira; pues más concentración habría con menos extensión de atraque, ya que si ésta se aumenta, se facilita la movilización». Por otra parte, había que contemplar el



Valparaíso: Una vista pintoresca de un recodo de Miramar.

Por último, el señor Herrera Lira analizó dos razones que se daban para insistir en la necesidad de abandonar los trabajos del espigón. La primera concernía a la poca distancia entre el muelle fiscal y el extremo norte poniente del espigón, ya que el espacio de 150 metros entre uno y otro se estimaba muy reducido para que los buques pudieran evolucionar. «Según mi concepto — dijo — esta no es una razón que deba tomarse en cuenta, porque no veo la necesidad que hay de que los buques evolucionen dentro de la poza, cuando se evitaría ésto, haciéndoles entrar por la popa, guiados por remolcadores».

La segunda razón era que las obras del puerto quedaban concentradas en una pequeña zona y podía haber saturación

ensanche que iban a tener las avenidas que daban al malecón y las líneas férreas anexas en el espacio de ochenta y más metros que se iban a quitar al mar.

«Si a pesar de todo — agregó — se estimara indispensable en más de 150 metros la entrada de esta dársena, se podría en último caso antes que perder todo lo gastado en el espigón, dejar como costado poniente de él la plataforma oriente y correrse en este sentido setenta metros. De esta manera habría una distancia entre el espigón y el muelle, de 200 metros».

Menos mal si se hubiera adoptado esta proposición del señor Herrera Lira, ya que dominaba la política de no salirse de obras que se habían contratado en

virtud de una ley. Hoy se dice del espigón que quedó mal *aproado*...

El término de aquella larga incidencia fué la decisión del Gobierno — decisión sin vuelta — en el sentido de proseguir los trabajos. El Ministro de Hacienda señor Prat declaró en aquella oportunidad entre otras cosas:

«La supresión del espigón que se destina al movimiento de cabotaje, nos dejaría de nuevo en el régimen del desembarque por lanchas que el Gobierno tiene interés en suprimir, a fin de aprovechar debidamente el puerto y de que satisfaga su costo.

«Las demás *pequeñas objeciones* que se formularon contra la ubicación del espigón, fueron, a mi juicio, y entiendo que así opinaron los señores diputados en la reunión a que me he referido, satisfactoriamente explicadas por los miembros de la Comisión de Puertos».

En realidad, las objeciones que se formularon contra la ubicación del espigón de atraque, no fueron tan *pequeñas* ni fueron tan satisfactoriamente explicadas por los miembros de la Comisión de Puertos. Ahora tenemos que el espigón sirve para todo, menos para el objeto primario que dijo el Ministro Prat.

* * *

Reanudados los trabajos, el 21 de Febrero se verificó la ceremonia de hacer flotar y fondear en un punto próximo al de su ubicación definitiva el primero de los grandes cajones monolíticos para el molo de abrigo. Presidió la ceremonia el Ministro de Hacienda y asistieron innumerables invitados. Era aquel el monolito más grande del mundo y no dejaba de ser un honor que se hubiese construido en Valparaíso. El acto oficial despertaba verdadero entusiasmo en todo el público.

El peso del primer cajón monolítico, sin relleno, era de 2,434 toneladas y con relleno 11,360 toneladas. En acero empleado había 143 toneladas. La construcción demoró 118 días y todo colocado en su sitio venía a costar doscientos cincuenta y cinco mil, quinientos doce pesos oro de 18 d.

Dos meses más tarde, vimos en «The Ilustrated London News» una fotografía de la gran mole cuando era remolcada hacia la poza, con la leyenda al pie de que, efectivamente era el monolítico más grande que hasta entonces se hubiese construido en el mundo.

Por desgracia, estas grandezas, no iban a ponernos a cubierto de muchas cosas.

Ni siquiera obtuvo discusión en la Cámara un proyecto presentado luego por el honorable diputado por Valparaíso don Rafael Urrejola para contratar, ya por entonces, la prolongación del rompeolas, que solo a fines de 1923 vino a ser materia de la propuesta aceptada de la casa Pearson. El señor Urrejola presentó su proyecto en la sesión del 16 de Mayo de 1917, siete años antes, que fué precisamente el plazo para los trabajos de la prolongación.

Decía el diputado por Valparaíso, refiriéndose a los antecedentes de la ley de 7 de Septiembre de 1910:

«Creyó entonces el Ejecutivo preferible contratar en primer término los atracaderos y las obras de ensanche y protección de los terrenos comprendidos entre el Puerto y el Barón, con inclusión del brazo de arranque del rompeolas. Se salvaba así la dificultad creada por la falta de fondos para realizar la obra en su totalidad y se contaba con la conveniencia de aprovechar más tarde, en la construcción del segundo trozo de molo, de 700 metros de largo, los resultados prácticos que se obtendrían en la ejecución del primer trozo, sobre la fundación que se iba a hacer a grandes profundidades de agua en terreno fangoso.

«Pero siempre quedó entendido que la realización del molo en la totalidad de su desarrollo, se postergaba simplemente. Jamás se pensó en dejar ese trabajo inconcluso.

«La marcha de los trabajos contratados con la casa Pearson ha manifestado que no existen dificultades técnicas que se opongan a la ejecución, en términos económicos del brazo inclinado del molo. Ya es el momento de llevar a cabo este trabajo.

«Si él no se contrata desde luego, Valparaíso quedará siempre desabrigado: no se habrá obtenido, en manera alguna, el resultado que se tuvo en vista al dictar la ley de 7 de Septiembre de 1910 y los gravámenes que élla ha impuesto a la nación no se justificarán con el pobre resultado obtenido.

«No basta construir en un puerto malecones y otros atracaderos. Es necesario proteger éstos contra el mar, en forma que el atraque de los buques sea fácil, que la movilización de las mercaderías se haga sin tropiezos, Estos resultados no se obtendrán en Valparaíso si no se lleva a efecto la construcción completa del rompeolas de Punta Duprat».

La moción del señor Urrejola autorizaba gastos por la suma de $ 16.650,000 oro de 18 d, de los cuales $ 14.000,000 correspondían al brazo inclinado del rompeolas de Punta Duprat, de 700 metros de largo. El contrato de la casa Pearson en 1923, vino a ser por veinte millones de pesos oro de 18 d por ese mismo trabajo.

* * *

Si la moción del honorable diputado señor Urrejola, ni siquiera fué recordada más tarde, en cambio tuvo mucho mejor suerte una moción que había presentado tiempo há don Miguel Cruchaga Tocornal, cuando era diputado por Melipilla. Había propuesto el señor Cruchaga Tocornal la creación de la provincia de Melipilla y lo que vino a aceptarse, tantos años después, fué la creación del departamento de San Antonio, con su capital en el puerto, hecha por la ley N.º 3,212, de 27 de Enero de 1917.

El informe de comisión en la Cámara de Diputados, que lleva las firmas de los señores Carlos Larraín Claro, Romualdo Silva Cortés, Abdón Insunza, Bélfor Fernández y Cornelio Saavedra, establece los límites del nuevo departamento de la provincia de Santiago y propone la nueva organización administrativa. Una solicitud de la Municipalidad de San Antonio y un oficio del Gobernador de Melipilla, se invocan entre los antecedentes favorables. La comisión dice:

«El movimiento comercial del puerto de San Antonio creará intereses de consideración que hará necesario establecer un juzgado en esta ciudad para evitar que tengan que recurrir al juzgado de Melipilla los numerosos comerciantes y trabajadores del puerto para solucionar las dificultades que se producen en el pago de los negocios. El incremento de los negocios traerá el aumento de la población y desarrollo de los servicios administrativos, que hará indispensable, para que estén bien vigilados, la presencia en San Antonio de un representante del Gobierno».

Este proyecto se anunció en la Cámara el 11 de Enero, entre los asuntos del primer cuarto de hora de la tabla de fácil despacho. Recomendándolo, expuso el diputado por Melipilla, señor Vial Solar:

«El progreso de la región es tal, que si no se eleva a esta comuna de San Antonio a la categoría de departamento, va a ser, sin duda, necesario, en algún tiempo más, la creación de la provincia de San Antonio».

Con la oposición del diputado por Valparaíso, señor Bartolomé Palacios, para que se tratara este asunto, en la tabla de fácil despacho, fué retirado el proyecto, dejándolo para las sesiones especiales. Y entonces vino esta incidencia curiosa, que transcribimos del «Boletín Oficial», sesión del 12 de Enero de 1917:

«*El señor Vial Solar.*—Ya no es posible aceptar por más tiempo que en obsequio al interés único de Valparaíso se esté postergando todo cuanto significa adelanto para otras localidades del país. Todo cuanto es de interés y de bien público lo pospone Valparaíso a su propio y solo interés. Y esta situación dura ya desde hace casi un siglo... Miss Graham se extrañaba de este ofuscamiento que había observado en los porteños; se oponen a todo lo que interesa al país, si no beneficia a Valparaíso.

«*El señor Palacios.*—Eso se dijo por miss Graham en inglés.

«*El señor Vial Solar.*—No, señor, está escrito en castellano».

Lo que sin duda quiso decir el señor Vial Solar es que del diario escrito en

inglés por María Graham hay traducción al castellano. Por lo demás, de la ilustre viajera que nos visitó en 1822, el honorable diputado habría podido citar como más pertinente un testimonio bien explícito. A su paso por Melipilla, en viaje a la capital, María Graham apunta entre las observaciones de su Diario, un siglo atrás:

«*Si no estuviera tan decaído y tan descuidado el comercio de cabotaje, Melipilla podría ser un lugar inmensamente rico. Dista sólo diez leguas de la abrigada y pequeña bahía de San Antonio, en la desembocadura del Maipo. El queso, la mantequilla, el charqui, los cueros, el sebo, el jabón y la loza podrían ser embarcados allí para todos los puertos de Chile, mientras que ahora todos esos artículos salen, con gran recargo de precios y pérdida de tiempo, por los caminos interiores de Santiago, Casablanca y Valparaíso. Es muy sensible que las antiguas rutinas dirijan todavía estas cosas en Chile, con grave daño del comercio extranjero y total ruina del tráfico interior*».

A la verdad, no deja de ser curiosa la manera cómo consideraba al puerto de San Antonio la viajera inglesa María Graham en 1822, estudiando este problema, ya por entonces, en relación con los puntos de Valparaíso y Santiago.

Cuando se inició la discusión particular en la Cámara, el honorable señor Vial Solar, dijo, sobre la necesidad de crear el nuevo departamento:

«San Antonio es una comuna que ha tomado una grande importancia, debido principalmente a las obras del puerto . . . Todo esto reclama y exige con apremio la creación que se propone en el proyecto, y tanto es ello así que si esta resolución no se adopta ahora, se va a ver obligado el Congreso en algún tiempo más, a crear la provincia de San Antonio, efectuándose una verdadera cabriola administrativa con este salto de comuna a provincia, que se haría entonces sin transición alguna. Y será, — no lo duden los honorables diputados, — el departamento de San Antonio el más importante que lo que lo son la mitad de los departamentos de la República».

Reforzando estas observaciones, el honorable diputado don Manuel Rivas Vicuña observó en la misma sesión:

«San Antonio va a ser con el tiempo el punto de descarga obligado de la región central, y por otra parte, no es posible dejar allí sometidos a los jueces de subdelegación el despacho de asuntos litigiosos, ni obligar a las personas en los casos de transacciones civiles, a hacer un largo viaje a Melipilla para poder arreglar sus negocios.

«Seguramente, una vez que la línea férrea comunique a San Antonio con la línea central, Melipilla quedará fuera de la órbita de estas comunicaciones, y entonces se hará más dificultoso para los vecinos de San Antonio la tramitación de todos estos asuntos».

«*El señor Urzúa* (Ministro de Guerra y Marina).—En ausencia del señor Ministro del Interior, quiero manifestar que el Gobierno acepta este proyecto, atribuyéndole los mismos caracteres de necesidad y de urgencia que se han hecho presente por los señores diputados».

El 17 de Enero terminaba la Cámara esa discusión, sin la oposición de nadie; en el Senado no tuvo objeciones, y la ley que creaba el departamento de San Antonio fué promulgada, como dijimos, el 27 de Enero de 1917, con las firmas del Presidente don Juan Luis Sanfuentes y del Ministro del Interior don Enrique Zañartu P.

* * *

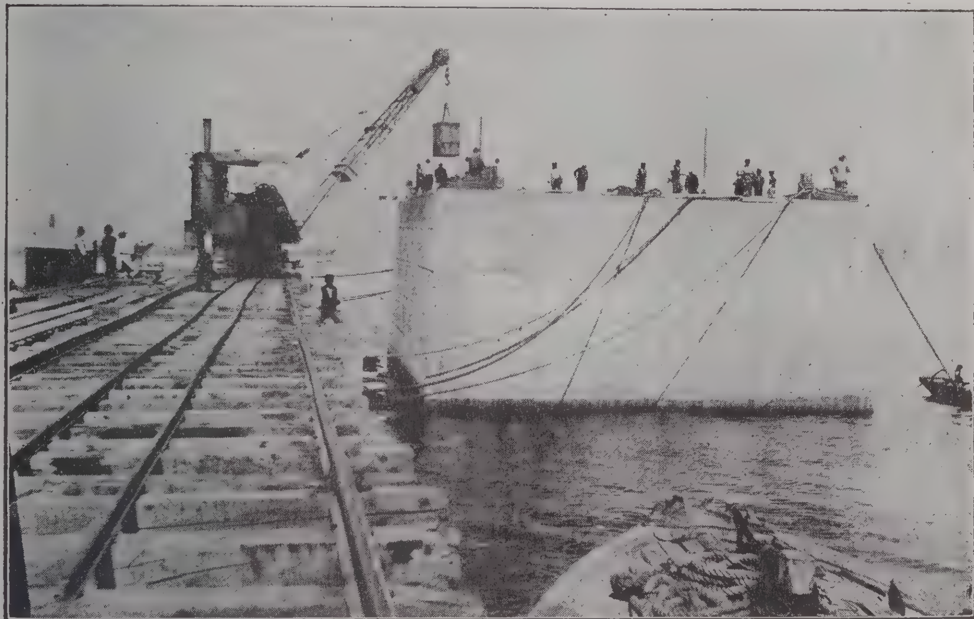
Para conservar el órden cronológico, tenemos que referirnos ahora al desenlace que tuvo la ruidosa cuestión del Mensaje del Ejecutivo, sobre el cambio de trazado al Ferrocarril de Quintero, después de las leyes de 1904 y 1912, otorgadas al concesionario.

El asunto estuvo paralizado hasta las sesiones de Enero de 1917, en que el senador don Gonzalo Bulnes, comentó un informe de Comisión que acababa de expedirse y que él había firmado con algunas reservas. El informe hacia mérito del decreto de 30 de Octubre de 1912, ya conocido, del Ministro de Hacienda don Manuel Rivas Vicuña.

«Yo opino que no puede negarse a ninguna persona — dijo el señor Bulnes — el permiso que pida para mejorar un pedazo de la costa de Chile, cuando ofrece hacerlo por su cuenta, sin pedir nada al Gobierno.

«El honorable señor Guarello parece que ha tenido mucho interés en que no se den facilidades para que pueda surgir el puerto de Quintero, viendo en esto un peligro para Valparaíso. Por eso ha insistido en que se conserve la trocha angosta del ferrocarril, obligando así a un transbordo, que siempre es incómodo y molesto para los pasageros y que con frecuencia anula o imposibilita el transporte de la carga. Enseguida, ha querido el honorable señor Guarello que en un tramo extenso de costa, desde Llico hasta Quintero, no se pueda hacer ninguna obra de puerto; de modo que Matanzas, por ejemplo, no podría tener ni un simple muelle. Yo creo que esto no es admisible». (Sesión del 19 de Enero de 1917).

En una sesión posterior, el senador don Joaquín Walker Martínez observó sobre el mismo punto de esas restricciones que parecían llevarnos al siglo XVII, a los tiempos en que solo los comerciantes de Sevilla tenían derecho a comerciar con Sud América:



Recuerdo de los trabajos de las obras marítimas de Valparaíso:
Colocación del monolito mas grande del mundo, el 21 de Febrero de 1917.
(Fotografía del señor John D. Simpson).

«Yo tampoco acepto el informe, porque el hacer una excepción respecto de Valparaíso y sus alrededores, el prescribir por una ley que jamás se pueda hacer un puerto entre los puntos tales o cuales, importa un privilegio en favor de una localidad, y sería indecoroso para el Senado que estableciera semejante prohibición en una ley».

En la sesión del 24 de Enero fué aprobado en general el proyecto y al día siguiente se comenzó la discusión particular, terciando para impugnarlo el honorable señor Urrejola, don Gonzalo.

Hasta patrocinó un ferrocarril de Catapilco a Quintero, en vez del que se discutía.

«*El señor Gatica.*—Pero las mercaderías que van a Quintero, tendrán que a hacer un recorrido más largo.

«*El señor Urrejola.*—El ingeniero que me da estas informaciones, asegura que el largo de la línea de Catapilco a Quintero es de treinta y siete kilómetros... Ese ingeniero es don Francisco Mardones, inspector de ferrocarriles particulares del Ministerio.

«*El señor Bulnes.*—¿Es jóven el señor Mardones?

«*El señor Urrejola.*—Sí, señor senador.

«*El señor Bulnes.*—Entonces su señoría, que ha encontrado sin valor las argumentaciones del señor Ministro del Interior, porque son de una persona jóven, no puede traernos esta clase de informaciones.

«*El señor Urrejola.*—Pero hay que distinguir juventud de juventud; hay jóvenes que tienen más nervios que otros.

«*El señor Bulnes.*—¿Sabe su señoría, si le ha salido la muela del juicio ya?».

Una modificación de última hora, por vía de transacción, propuso el honorable señor Urrejola: que se aceptara el empalme en la estación de San Pedro y no en Nogales; pero que la trocha del ferrocarril no fuese más que de un metro. Entonces el senador don Luis Claro Solar expuso:

«Es decir que no se acepta la modificación propuesta por el Estado Mayor General, que es una necesidad reconocida para los fines de defensa nacional. Yo no acepto que la trocha sea diferente a la de empalme con nuestros ferrocarriles, pues hay necesidad de evitar los transbordos.

«Todo el mundo sabe lo que significan los transbordos en cualquier movimiento que sea necesario para la defensa nacional. La historia nos manifiesta cuál es la situación o importancia asignada al puerto de Quintero en el caso de que un ejército invasor pretendiera desembarcar por el centro del país.

«Me parece evidente la necesidad de que en cualquier momento se pueda llegar a la costa por medio de este ferrocarril y para ello es necesario que no se haga el cambio de trocha ancha por la angosta. La razón de que se va a perjudicar a Valparaíso, desde el punto de vista comercial, creo que es más aparente que real y, en todo caso, es insignificante ante el interés nacional».

El honorable senador don Ismael Valdés Valdés, apoyando estas consideraciones, manifestó que en Europa se podría viajar de Calais a Constantinopla dos días y dos noches, sin hacer ningún transbordo; y aquí, dijo, dentro de una misma provincia, habría que transbordarse en San Pedro para ir de Valparaíso a Quintero.

«Por mi parte — agregó — creo que el mayor interés de este proyecto está, justamente, en la trocha. No hay para qué rememorar sucesos pasados, en los cuales el resultado habría sido completamente distinto si hubiera habido ferrocarril a Quintero. Es posible que alguna vez se pretenda hacer otro desembarco por Quintero, y sería gravísimo que, por culpa del transbordo en San Pedro se dejara a Valparaíso sin defensa.

«Cuando está de por medio el interés del país, cuando hay que atender a la defensa del territorio nacional, y todavía cuando esto es de la mayor evidencia como negocio, puesto que el mejor negocio para este ferrocarril es evitar los transbordos, yo creo que el Senado ha de aceptar el proyecto del Gobierno, que consulta esto mismo. Si los concesionarios están dispuestos a darnos la trocha ancha, ¿votaremos nosotros la trocha angosta? En ningún caso.

«*El señor Urrejola.*—El gerente de la Compañía se acercó a mí y me dijo que estaría dispuesto a convenir en todas estas modificaciones.

«*El señor Walker Martínez.*—Pero nosotros representamos aquí a la nación y no al gerente de una compañía.

«*El señor Valdés Valdés.*—Al gerente indudable que le conviene la trocha angosta; pero el interés del país está en la trocha ancha».

Contestando a estas observaciones, el honorable señor Urrejola volvió a insistir en el factor económico. «La distancia virtual entre San Pedro y Quintero — dijo

— es treinta kilómetros menor que la de San Pedro a Valparaíso. Désele a esa línea la misma trocha y saldrán por ella todos los trenes destinados a Valparaíso, cargados con mercaderías de exportación, de cabotaje y todos se irán a Quintero, pagando un pasaje insignificante. De manera que con este punto de arranque en San Pedro, con obras portuarias en Quintero, la carga se irá a Quintero y no a Valparaíso, por un ferrocarril garantido por el Estado en su interés y amortización».

Lo esencial en la votación del proyecto llegó en la sesión del 6 de Septiembre.

«*El señor Bulnes.*—¿Está cerrado el debate, señor presidente?

«*El señor Charme* (presidente).— Sí, señor senador.

«*El señor Bulnes.*—Me felicito grandemente de que, al fin, se vaya a resolver este negocio, porque considero que es una vergüenza lo que se hace con la empresa de Quintero. Valparaíso pasa a ser una calamidad pública desde el momento en que está impidiendo el desarrollo del resto del país».

El senador por Valparaíso, don Antonio Varas, aceptando la trocha ancha para el ferrocarril, propuso esta indicación: «Las tarifas de carga y pasajeros de San Pedro a Quintero y viceversa, no podrán ser en ningún caso, ni en ninguna forma, inferiores a las del ferrocarril del Estado desde San Pedro a Valparaíso».

«*El señor Varas.*—Pongo la expresión «en ningún caso» para que la tarifa no se entienda según el recorrido.

«*El señor Urrejola.*—¿Y su señoría deja que las obras de puerto en Quintero hagan competencia a Valparaíso?

«*El señor Varas.*—Estas obras quedan en la forma que ha indicado su señoría, es decir, que el muelle tenga capacidad para naves de calado no superior a quince pies».

La indicación del señor Varas fué desechada por siete votos contra seis. También se rechazó la del calado. El artículo del proyecto para que la trocha del ferrocarril de San Pedro a Quintero, fuese trocha ancha de 1.68 m. y no trocha de un metro, fué aprobado por ocho votos contra cuatro. Votaron por la afirmativa, los señores Alessandri José Pedro, Bulnes Gonzalo, Burgos Gregorio, Claro Solar Luis, Charme Eduardo, Echenique Joaquín, Valdés Valdés Ismael, Walker Martínez Joaquín. Votaron por la negativa los señores Correa Ovalle Pedro, Figueroa Joaquín, Letelier Silva Pedro y Urrejola Gonzalo.

* * *

Llegado el proyecto a la Cámara de Diputados a fines de Noviembre de 1917, renovóse la discusión habida en el Senado; pero el informe de Comisión fué enteramente favorable a las miras del Ejecutivo. El diputado señor Víctor Robles hizo observaciones en contrario, que se encargó de refutar su colega el señor don J. Ramón Herrera Lira, sobre todo en unos cálculos relativos al movimiento del longitudinal.

Sostuvo el señor Herrera Lira que la carga del longitudinal no podría salir por Quintero, por tener una salida más fácil, evitando la cuesta de Palos Quemados, por el puerto de Papudo.

«Ahora — prosigue — ¿por qué se argumenta que con esta concesión se va a hacer competencia a las líneas fiscales con su propia garantía, cuando el ferrocarril y puerto con sus instalaciones, van a pasar a poder del Fisco, sin ningún gravamen, una vez terminado el tiempo de la concesión?

«Habría competencia si el puerto y el ferrocarril de Quintero fueran a quedar del dominio exclusivo de la sociedad; pero si el ferrocarril puede ser adquirido por el Fisco después de veinte años, bajo ciertas condiciones; y después de cincuenta años, sin ningún gravamen, y con todas las instalaciones del puerto, no se ve dónde está la base del temor de la competencia al Fisco».

En las sesiones de Enero de 1918, se continuó con la discusión del proyecto, hablando ahora para combatirlo el diputado don Arturo Cubillos Pareja.

«Es sabido — dijo — que este ferrocarril amenaza sériamente a Valparaíso, y que él no obedece a ninguna razón estratégica ni al propósito de beneficiar a un pueblo, ya que no ignoran los

señores diputados que Quintero tiene una población no mayor a mil habitantes, y que en esa región no hay haciendas o fundos que permitan la explotación de una línea férrea, y que, por lo tanto, no es del caso la construcción en esa región de un ferrocarril.

«*El señor Gumucio*.—Lo que está diciendo su señoría demuestra que el señor diputado no conoce esa región.

«*El señor Cubillos*.—¿Por qué?

«*El señor Gumucio*.—Porque eso de afirmar que Quintero tiene mil habitantes y que en esa región no hay haciendas, sólo puede hacerlo una persona que no conoce ese lugar.

«*El señor Cubillos*.—Lo que digo es que no hay fundos de importancia que expliquen o justifiquen la construcción de un ferrocarril.

«*El señor Balmaceda*.—Su señoría ha manifestado que la construcción de esta obra es un grave peligro para Valparaíso, y en seguida ha agregado que el ferrocarril no tendrá ningún movimiento comercial... Si esto es así, cabe preguntarse: ¿qué perjuicio puede sufrir Valparaíso con la construcción de un ferrocarril que no tendrá movimiento?

«*El señor Cubillos*.—No digo que será una amenaza ahora sino que lo será más tarde.

«*El señor Rivas Vicuña* (don Manuel). —Hemos pasado durante muchos años en la expectativa de ejecutar obras portuarias. Después de mucho tiempo logró despacharse por la Comisión un proyecto que habilitó al Estado para construir el puerto de Valparaíso.

«Pues bien, en la última hora se agregó al proyecto la construcción del puerto de San Antonio, y hoy viene a agregarse otro puerto: el de Quintero. ¿En qué estado quedan las obras del puerto de Valparaíso con estos dos puertos laterales, a muy poca distancia y que le van a hacer competencia? Este problema es más serio y más digno de estudio de lo que parece a primera vista».

Contestó el honorable señor Gumucio invocando los intereses de uno de los departamentos más importantes de la República, como era el de Quillota. Y no tuvo mayor discusión este asunto, que vino a despacharse en la sesión del 10 de Abril. Primero se dió por aprobado en general el proyecto con el voto en contra de los diputados señores Robles Víctor, Bermúdez Enrique e Irarrázaval Arturo.

El artículo 1.º del proyecto, el que hablaba de la trocha ancha del ferrocarril resultó aprobado por veintisiete votos contra seis. La indicación para reducir a quince pies el calado de los vapores que podían llegar a Quintero, fué rechazada por treinta y dos votos contra cuatro. Otras modificaciones que se propusieron fueron también rechazadas. Pero en el curso de éstas volvieron a promoverse algunas declaraciones de importancia.

El honorable diputado don Carlos Alberto Ruiz, dijo que no era aceptable continuar dificultando la aprobación de este asunto por más tiempo.

«Se dice — agregó — que esta obra va a perjudicar a Valparaíso, le va a quitar parte de su comercio y es necesario defenderlo. Pero yo digo: Está muy bien que se defienda a Valparaíso; pero hay que defender también a todas las ciudades de la República para que no se perjudique el interés general del país con algo que le sea contrario, aun cuando sea muy respetable.

«Y si a Valparaíso le causa daño la construcción de esta línea, porque va a distraer cierta corriente comercial, por otro lado, natural es pensar también que el ferrocarril va a servir por ahí esa corriente comercial, es decir, va a servir intereses legítimos, importantes, que no podemos desconocer. Si el ferrocarril careciera de importancia, carecería de base el temor de Valparaíso. Si Valparaíso teme, es porque el ferrocarril va a servir el acarreo efectivo de productos que sin el ferrocarril irían por vía de aquel puerto».

A continuación habló el diputado por Valparaíso don Bartolomé Palacios. Expuso que creía cumplir con un deber al oponerse a este proyecto, no por razones particulares referentes al puerto de Valparaíso sino por razones de orden general.

«Se quiere ahora renovar en esta sala — dijo — la discusión acerca de si se debe o no sembrar a *troche y moche* de puertos el país, o si se debe condensar el movimiento marítimo en grandes puertos bien atendidos, con todas las obras y elementos necesarios.

intereses generales al impedir que se siembre de puertos la República... Yo estimo que nosotros hacemos obra patriótica oponiéndonos a que se esté sembrando el país de puertos pequeños».

Vuelve a recordarse en la discusión el puerto de San Antonio, y como se le di-



El Muelle del Barón, terminándose en 1918.

jera al señor Palacios que sus observaciones sobre el proyecto de Quintero habrían tenido más oportunidad cuando se discutió la ley primitiva, el diputado por Valparaíso replica:

«Este es el verdadero nervio de la cuestión; y toda argumentación que la trate de desviar hacia intereses particulares de Valparaíso o de otro orden, no es verdadera ni justa. La teoría portuaria verdadera es, a mi juicio, la que hemos sostenido siempre los diputados de Valparaíso.

«En formar el puerto de Valparaíso se han invertido millones de pesos; sin embargo, en seguida se ha hecho primero un puerto en San Antonio; después se quiere hacer otro en Quintero y más tarde quién sabe donde.... Esta concesión que discutimos desvía el tráfico de Valparaíso y dificulta la percepción de las rentas públicas. Nosotros, pues, servimos

«Al contrario, hoy han sido oportunísimas mis declaraciones, porque este proyecto se ha despachado en trozos... Primero se habló de un puerto chiquito, de un puertecito, en un lugar de veraneo; después de un ferrocarril chico, también de trocha angosta; en seguida de un ferrocarril de trocha ancha y de un gran puerto que vendrá a rivalizar con Valparaíso. Esto va contra la verdadera teoría portuaria y en perjuicio de los intereses creados con el proyecto en cons-

trucción del puerto de Valparaíso. Así es que siempre es oportuna mi declaración en la hora actual».

Una última indicación para suprimir del proyecto la parte relativa a la concesión del puerto de Quintero, fué rechazada por veinticuatro votos contra cinco. Y también se dió por rechazada otra indicación del señor Palacios, relativa a la aprobación de los planos.

Después de estos trámites, se promulgó la ley el 22 de Abril de 1918; y hemos tenido que recordarla, porque en el curso de su discusión, consideróse la situación general portuaria de toda la zona, quedando bien en claro las dos tendencias, en lucha.

* * *

A fines del año 1917, tenemos que incluir en nuestra reseña, un proyecto más para Valparaíso. Lo cierto es que no fué tomado muy en cuenta, por sus características tan especiales; pero la crítica de la situación existente es bien digna de recordarse como sentido de visión clara de las cosas. Hablamos del proyecto que sugeria el Subsecretario del Ministerio de Justicia don Alvaro Casanova Zenteno.

Puesto que el Presidio Faena era una política conveniente para descargar a las cárceles de una población ociosa, la primera de las obras públicas que podrían acometerse con los penados, según lo insinuó el señor Casanova Zenteno, *eran las obras protectoras de todo lo que estaba haciendo la casa Pearson en Valparaíso*. Proponíase otro rompeolas que, comenzando en el fuerte Valdivia en dirección a la piedra llamada Baja (250 metros) cambiase de rumbo desde este punto hacia el S.E. (500 metros) y de allí seguiría rectamente hacia el sitio ocupado por el antiguo fuerte Andes (1700 metros). Los veinte millones de metros cúbicos de piedra que eran necesarios para la obra, se sacarían de los cerros de Playa Ancha y de otros sitios adecuados para canteras.

«*Este rompeolas* — decía el autor del proyecto — *estaría llamado a proteger todas las obras de atraque que construye la casa Pearson, hoy enteramente indefensas* y podría servir en el futuro, si las crecientes necesidades y el progreso de Valparaíso hicieran insuficientes los muelles en construcción, como molo de atraque en su lado interno, ya que no habría inconveniente alguno en dotarlo de atracaderos análogos a los que se construyen actualmente en el puerto de San Antonio».

Recordaba el señor Casanova Zenteno que, junto con haber desaparecido la playa de Bellavista al Barón, había desaparecido también una esperanza de salvación que les quedaba antiguamente a los tripulantes en caso de ser arrastrados por las olas.

«En esa playa — decía — se salvó la antigua «Esmeralda», varada en el temporal de Mayo del 75 y otros cinco buques que el oleaje arrastró también hacia tierra. Aquel buque y dos más fueron reflotados sin grandes averías.

«Otras son ahora las circunstancias. El haber rodeado el puerto de un malecón vertical de concreto en una parte y de enrocado en la otra, *significa que la embarcación que corte sus anclas o las arrastre, tendrá necesariamente que estrellarse contra el macizo que circunda el puerto e irse a pique al pie del muro, sin grandes esperanzas de salvación para los tripulantes*».

Esto fué punto por punto lo que vimos dos años después, en el temporal de Julio de 1919.

El 17 de Diciembre se verificó en la sala de despacho de la Intendencia una reunión a que había convocado para tratar de este asunto el Ministro de Justicia señor Arturo Alemparte. Concurría también el autor del proyecto, lo mismo que el representante de la casa Pearson don Eduardo Budge. Los demás asistentes eran jefes de la marina y diversas autoridades.

El vicealmirante don Joaquín Muñoz Hurtado, dijo que la obra era practicable y que sería de verdadera utilidad a la marina. La mayoria de los asistentes la aprobaba y al final de la reunión se acordó estampar un voto de agradecimiento al Gobierno por las ideas que había traído el Ministro de Justicia con el proyecto del señor Casanova Zenteno.

Nombróse luego una comisión para que informara; y esta comisión quedó compuesta del director general de la armada vicealmirante don Joaquín Muñoz Hurtado; de los ingenieros señores José Ramón Nieto, Gustavo Quezada Acharán, y Emilio de Vidtz y del subsecretario del Ministerio de Justicia señor Casanova. El informe de esta comisión fué favorable a la idea propuesta, aunque alterando algo el recorrido del rompeolas.

Y después, ya nadie volvió a hablar del asunto, a pesar de que una reunión celebrada con este objeto en la Intendencia de la provincia fué presidida por S. E. don Juan Luis Sanfuentes, y a pesar de que se trataba de *abrigar las obras de abrigo*!

* * *

Aquella visita a Valparaíso del Presidente de la República, en el mes de Febrero de 1918, sirvió para solucionar un conflicto increible relativo a la primera de las obras que se habían entregado aquí por la empresa constructora de la casa Pearson. Nos referimos al Muelle del Barón, llamado también del Carbón.

De este muelle, cuyo costo fué de tres millones trescientos mil pesos oro de 18 d, se había recibido el Gobierno en Mayo de 1917; y *nueve meses* después, en Febrero de 1918, aun no se le utilizaba en ninguna forma. ¿Quién debía explotarlo? He ahí la dificultad, he ahí la litis trabada entre la Junta de Puerto y la Empresa de los Ferrocarriles. Entre tanto, $ 3.300,000 oro de 18 d que importaba la obra, representaban al 6%, doscientos mil pesos al año de esa misma moneda. Y ya iban transcurridos nueve meses en la discusión!

El 13 de Febrero, después de una inspección ocular, S. E. el Presidente de la República determinó que la explotación del codiciado muelle la hiciese la empresa de los ferrocarriles; y todavía se dijo que S. E. había procedido *precipitadamente* . . . ¿No eran bastantes nueve meses de demora? Cambióse esta disposición más tarde; pero entre tanto conviene saber que, económicamente hablando, el Muelle del Carbón representa un clavo soberano, pues, los derechos que percibe el Fisco son insignificantes al lado del capital de los $ 3.300,000 oro de 18 d. que representa el Muelle.

Esta obra, fué la única que se exigió con apremio a la casa Pearson, disponiéndose un plazo especial de tres años, a partir del 14 de Julio de 1913. Debía, pues, entregarle definitivamente concluída el 14 de Julio de 1916; pero lo fué casi un año más tarde. Y enseguida, vinieron nueve meses de una situación inverosímil . . .

En 1925, la administración del puerto ha recibido por derechos de ese Muelle, a contar desde el mes de Octubre, poco más de *trece mil pesos*; y la amortización e intereses que le corresponden por el capital del empréstito invertido, es de *seiscientos mil pesos al año*!

¡Lindo negocio, después de haber destruído sin objeto el Muelle Fiscal y el Muelle Prat!



XIV.

Se organiza la explotación comercial del puerto de San Antonio. — El Ferrocarril de Las Cabras a San Antonio se trata en la Cámara de Diputados.—Observaciones del diputado por Cachapoal y después Ministro de Hacienda don Jorge Silva Somarriva.—El temporal del 31 de Julio de 1918 y las pérdidas que ocasionó en Valparaíso.—Observaciones de «La Unión» sobre el molo de Punta Duprat.—El proyecto de ley presentado a la Cámara a raíz del temporal.—Un capítulo parlamentario muy edificante.—La tramitación de un proyecto en el curso de tres años y medio de espera.—Cómo comenzó y cómo vino a salir.—Las obras de San Antonio en contraste con las de Valparaíso.—Un debate doctrinario que perturba al puerto de Valparaíso.—Lo que sostenía el Ministro del Interior don Arturo Alessandri.—El Ministro de Hacienda señor Barrios y su respuesta sobre el proyecto para Valparaíso.—El honorable señor Opazo y sus consideraciones sobre nuestra política portuaria.—Una estocada a fondo para Valparaíso y una perspectiva halagadora para San Antonio.—El furioso temporal de los días 11, 12 y 13 de Julio de 1919.—Los naufragios de entonces y las pérdidas de vidas. Tripulantes que perecían al alcance de la mano, por no haber cordeles.—El temporal en la Cámara.—La visita del Ministro de Relaciones don Luis Barros Borgoño.

Por decreto supremo de fecha 13 de Julio de 1918, se organizó la explotación industrial del puerto de San Antonio, disponiendo todo lo necesario para que ella se efectuase debidamente.

Y el mismo día del decreto supremo, pedíase en la Cámara eximir del trámite de comisión un proyecto de ley que autorizaba al Presidente de la República para invertir la suma de sesenta mil pesos en los estudios del ferrocarril de San Antonio a Las Cabras. Este ferrocarril sería de trocha ancha. Y el honorable señor Errázuriz Tagle se anticipó a decir:

«Hay innumerables razones de utilidad pública y local que aconsejan la pronta ejecución de esa obra».

El diputado señor Jorge Silva Somarriva, actual Ministro de Hacienda, sostuvo en otra sesión que el ferrocarril serviría a una zona extensísima y serviría también a la Empresa misma de los Ferrocarriles del Estado, «pues por San Antonio entrará todo el carbón necesario para la 2.a, la 3.a y la 4.a zona; que actualmente entra por Valparaíso». (Sesión del 25 de Julio de 1918).

Interrogado sobre la opinión del Gobierno, el Ministro de Hacienda, señor Claro Solar, declaró entonces:

«El ferrocarril proyectado es de sumo interés y creo que también es de gran utilidad desde luego, para el desarrollo del puerto de San Antonio, el cual debe dar movimiento a toda esa zona del país. Este va a ser, en realidad, el ferrocarril longitudinal de la costa.

«El ferrocarril de que se hacía alusión de Paine a Talagante, que tiene desenlace también, en San Antonio, sirve a la región central, mientras que éste servirá a todos los fundos de la costa y podrá llegar hasta la provincia de Talca. De modo que este ferrocarril es de suma importancia para lo que es la zona de atracción del puerto de San Antonio».

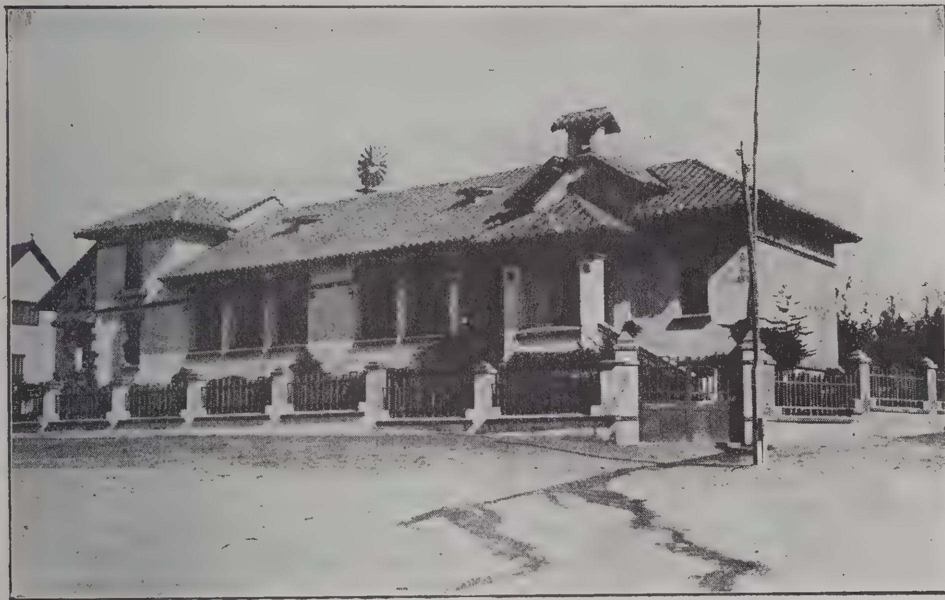
Se expresan también en términos muy favorables para el ferrocarril, los diputados señores Víctor Celis, Armando Jaramillo y Guillermo Edwards Matte, pero el último dice que convendría tener presente el trazado de Melipilla a Las Cabras, de que ya hay estudios y proyectos muy completos. El Ministro de Industria y Obras Públicas, señor Briones Luco, contesta que este asunto lo resolverá la Comisión.

No obstante en la sesión del 5 de Agosto, el diputado por Cachapoal, don Jorge Silva Somarriva, formalizó el proyecto del ferrocarril de Las Cabras a San Antonio, indicando expresamente la trocha ancha de 1.68 M.

El honorable señor Lira, don Alejo, manifestó que ese ferrocarril beneficiaría «a una extensa zona de territorio, cuyos productos no tienen actualmente fácil y cómoda salida a los mercados de consumo». Y el señor Pereira, don Ismael agregó:

«Este proyecto es de suma importancia para darle vida al puerto de San Antonio, y realizará una aspiración no sólo de una, sino de muchas provincias del sur, que desde largo tiempo reclaman lo que se ha llamado el ferrocarril longitudinal de la costa».

El señor Rengifo don Alejandro, expuso que no era posible indicar desde luego la trocha del ferrocarril, y ya con esto empezó un entorpecimiento al proyecto, que fué retirado de la tabla de fácil despacho. Después, en la sesión del 9 de Agosto, el diputado señor Víctor Robles observó que los representantes de las provincias de Colchagua y O'Higgins habían pedido fondos para el ferrocarril de Pichilemu, para el ferrocarril a Doñigue y para estudios del ferrocarril de Las Cabras a San Antonio; y todavía, agregó, para aquella zona hay pendiente el ferrocarril de Paine a Talagante. Todos estos ferrocarriles eran de iniciativa parlamentaria, con invasión de las atribuciones del Poder Ejecutivo. Además, se necesitaban ferrocarriles salitreros y se necesitaban ferrocarriles carboníferos, como ese de Lebu a Los Sauces, que había conveniencia de comprar. . . .



Edificio de la Escuela Pública en el Puerto de Quintero.

Contestó el Ministro de Industria, señor Briones Luco, que el ferrocarril de Iquique a Pintados iba a realizarse pronto para dar salida al longitudinal del norte y que en cuanto a los ferrocarriles llamados carboníferos, «el Gobierno se preocupa vivamente de este asunto y tiene actualmente en estudio una proposición para la adquisición del ferrocarril de Lebu a Los Sauces . . . .».

Total: con este negociado de la compra que se intentó, el ferrocarril de Las Cabras a San Antonio, que iba viento en popa, vino a quedar entorpecido, por el momento.

* * *

La bahía de Valparaíso, que estuvo de gala y de plácemes el sábado 20 de Julio de 1918, con motivo de la llegada de la escuadrilla de los submarinos; experimentó muy luego una de esas transformaciones bruscas que nos han traído la desolación y la ruina. Un súbito y furioso temporal, desencadenábase en efecto en las primeras horas de la madrugada del miércoles 31 de Julio. Nos tocó presenciar algunas escenas. Aquel concierto pavoroso de silbidos, arrancando como lamentos de diversos puntos de la obscura bahía, y dominando sobre el rugir del viento y de las olas enfurecidas, nos decían que a corta distancia de nosotros se estaba desarrollando un drama, acaso una tragedia.

Como a las dos de la mañana, un primer cañonazo de auxilio nos indicó que había llegado la hora del peligro para los barcos anclados en la bahía. La lluvia caía a torrente. Y desde entonces, no menos de cuarenta disparos se sucedieron; y ni por un minuto cesaron los pitazos de auxilio a veces cortantes, a veces largos y sostenidos. Desesperados, con una ansiedad enorme, oíamos esos ecos angustiosos todas las personas que en las cercanías de la playa mirábamos, sin ver lo que sucedía.

Algunos vapores chicos del cabotage, como el «Camilo Henríquez» y el «Serena», recien llegados a Valparaíso, naufragaron esa noche, del mismo modo que el vapor «María», dedicado a la pesca, y el «Josefina», ballenero. El «Western Wave», hermoso barco norteamericano, que se encontraba fondeado en la última línea de boyas, cortó sus amarras y se fué contra el vapor alemán «York», uno de los grandes vapores del Norddeutscher Lloyd Bremen. Hubo dos muertos y un herido de gravedad.

También se hundieron una media docena de remolcadores, de los que en la llegada de los submarinos andaban con arcos y adornos, repletos de un gentío, como en todas las fiestas marítimas. Las pérdidas de mercaderías, fueron cuantiosas. Toda la carga de los malecones, fué materialmente barrida por el oleaje. Se volcaron carros de carga de los ferrocarriles; pescantes y donkeys fueron desmantelados; y las olas derrumbaron grandes cerros de mercaderías para esparcirlas por las calles vecinas al malecón y por la bahía misma, pues la resaca era tan fuerte que arrastraba con todo mar adentro. Las Compañías de Seguros tuvieron una pérdida de tres millones de pesos por este capítulo.

En lo fundamental, «La Unión» comentaba editorialmente el abrigo del rompeolas, dejando constancia de un hecho capitalísimo.

«¿Pero sirvió para algo el espacio abrigado por ese rompeolas?, se preguntaba. Técnicamente, respondíase, esta obra tiene por objeto librar a una porción de la bahía de las agitaciones del mar, y esta protección debe limitarse por una diagonal que parte de la punta del molo hasta la orilla, siguiendo la dirección de las olas. *Pues bien, durante el temporal y durante el día siguiente, pudo verse que en toda esa zona protegida por el molo la agitación del mar era igual a la que reinaba en la zona no protegida y era tan peligrosa como ésta.*

«En la zona protegida estaba fondeado el yate «Guacolda», de uno de los Clubs de Regatas, y allí se fué a pique durante el temporal. Pero aun sin la violencia de éste, el peligro no es menor que en los pasados tiempos. El domingo antepasado, durante la leve agitación del mar que hubo ese día, fué necesario cambiar de sitio tres de los submarinos rerien llegados, porque estaban chocando entre sí y corrían el riesgo de un desastre, *a pesar de estar fondeados bajo el amparo del rompeolas*». (Editorial de «La Unión» del 2 de Agosto de 1918).

En efecto, pudimos ver entonces a los submarinos que no obstante estar con el «Angamos» al abrigo del rompeolas, la marejada los mantenía sin ningún resguardo. Hasta se alcanzó a dar órden para que, si el tiempo seguía empeorando.

la escuadrilla se dirigiera al sur, siguiendo hasta Talcahuano o bien recalando en San Antonio . . . Cuánto habían variado las cosas desde los tiempos del famoso viaje del vapor «Limarí»!

Y esta situación de Valparaíso coincidía con la recepción definitiva de las obras de San Antonio, que fué efectuada por el Gobierno el 14 de Agosto de 1918!

* * *

Del hecho de la ninguna protección del rompeolas de Punta Duprat, también dejó constancia «El Mercurio» al tenor de las observaciones que todo el mundo se formulaba en Valparaíso, aunque sacando del hecho algunas deducciones que podían verse objetadas por profesionales de lo más distinguidos.

«El molo — decía «El Mercurio» — demostró una vez más su completa ineficacia, pues en la parte que *abriga*, el mar estaba tan agitado como en el resto de la bahía. Si en vez de tener el molo trescientos metros hubiera alcanzado a mil, seguramente muchas naves habrían podido refugiarse en aquel sitio, sin temor alguno del fuerte temporal».

Precisamente, esto es lo que viene negando, fundado en sólidos estudios, el ingeniero don Domingo Casanova O. Y esto es también lo que nos hace recordar el chascarro de don Mariano José de Larra.

—El enemigo está a la vista! se le dice a un general.

—Dispárele un cañonazo! — responde el jefe.

—Es que no alcanza, señor . . .

— Tírele dos, entonces !

El cuento puede aplicarse al rompeolas, cuyos primeros trescientos metros no alcanzan . . .

—Entonces, se estiran a mil metros! — contéstase y asunto concluido.

«Esto equivale a suponer — ha escrito el ingeniero y geógrafo señor Casanova — que después de probar que un cristal es incapaz de oponerse al paso de la luz, se pudiese sacar la conclusión de que triplicando por ejemplo, el espesor o la extensión del cristal, se llegaría a obtener detrás de él la obscuridad. Se va a objetar que un cristal es transparente para la luz, en tanto que un muro es impenetrable al paso de las olas. Cierto; pero, así como detrás del cristal llegará la luz reflejada y difundida por los cuerpos circundantes, lo que impedirá la obscuridad, así también llegará detrás del muro el oleaje por reflexión en la costa, por rotación alrededor del extremo del muro y por reformación debida al empuje del viento sobre la gran napa del agua adyacente, lo que impedirá la tranquilidad y abrigo que son indispensables para el comercio de Valparaíso».

Pero aquí se ha sido sordo, ciego y mudo, respecto de estos estudios, basados en observaciones recogidas en todos los puertos del mundo.

* * *

De todos modos, el temporal del 31 de Julio de 1918, vino a servir para un proyecto que se dió cuenta en la Cámara el 2 de Agosto siguiente, con las firmas de diez diputados, entre ellos los representantes de Valparaíso, señores Lorenzo Montt, Fernando Silva Maquieira, Octavio Señoret y Enrique Bermúdez.

El nuevo proyecto de ley atendía a «*la terminación de las obras de abrigo del puerto de Valparaíso y de los trabajos complementarios del mismo*». Y con este objeto pedíase la autorización de un gasto de un millón cuatrocientas setenta mil libras esterlinas. Se recordará que el diputado por Valparaíso don Rafael Urrejola había presentado sobre este mismo asunto un proyecto de ley en la sesión del 16 de Mayo de 1917.

Anticiparemos que el proyecto de los diez diputados, presentado a la Cámara el 2 de Agosto de 1918, sólo vino a convertirse en ley — aunque en una forma bien distinta — el 11 de Enero de 1922; total de la demora: *tres años y medio*! Junto con autorizarse, entonces, la inversión del millón cuatrocientas setenta mil libras para Valparaíso, destináronse fondos para la habilitación de una docena más de puertos en nuestro litoral.

Anticiparemos también que el mismo día 11 de Enero de 1922, fecha de la nueva

ley de obras de puertos, el Presidente don Arturo Alessandri, enviaba al Congreso un mensaje, en que pedía la autorización de un empréstito interno por tres millones quinientos mil pesos ($ 3.500,000,00), «destinados a la terminación de las obras del puerto de San Antonio y sus instalaciones y a la ejecución de los servicios de alcantarillado, agua potable, alumbrado y pavimentación del mismo puerto».

Con estos precisos términos, el mensaje del 11 de Enerc de 1922 se convirtió en ley el 10 de Febrero siguiente. Total de la demora: *un mes*. En el Senado hubo un voto en contra y en la Cámara otro voto en contra. El Presidente Alessandri también había promulgado la ley de 19 de Octubre de 1921, por la cual se autorizaba la venta en remate público, de los terrenos fiscales en el puerto de San Antonio, que no fuese necesario reservar para el Estado, «debiendo destinar el producto de esas ventas a la terminación de las obras del puerto y sus instalaciones y a las obras de alcantarillado». Esta ley se relaciona con la de tres meses más tarde.

Pero en el examen que venimos haciendo, es forzoso referirse, porque son en alto grado instructivas, a algunas incidencias parlamentarias en la disensión de la ley que, al cabo de tres años y medio de espera, concedió los fondos del millón cuatrocientas setenta mil libras esterlinas, que se pedían para Valparaíso en el proyecto de ley presentado a la Cámara el 2 de Agosto de 1918.

* * *

Al presentarse a la Cámara el proyecto de los diez diputados, hizo uso de la palabra para fundamentarlo el señor Raúl Claro Solar, y ya entonces quedó perfectamente en claro que las obras de Valparaíso habían sido llevadas sin orden ni concierto, con un vicio originario, producto de nuestras prácticas administrativas. Las obras de San Antonio, en cambio, representaban cierta unidad armónica, no se había procedido a tontas y a locas; y la prueba es que inmediatamente pudo iniciar el puerto sus faenas comerciales en condiciones muy satisfactorias.

Muy distinto era lo que ocurría en Valparaíso. Díjose primero en la Comisión de Puertos que la suma de tres millones de libras esterlinas, autorizada en la ley era «manifiestamente insuficiente para la realización de las obras». Entonces se convino en eliminar del proyecto una u otra sección de los trabajos consultados.

«En el seno de la Comisión — declaró el señor Raúl Claro Solar, que formaba parte de ella — las supresiones indicadas por los ingenieros, que se referían especialmente al malecón de defensa y a los enrocados, fueron rechazadas. En cambio, la Comisión resolvió en definitiva recomendar al Gobierno que eliminara del contrato de obras de ejecución inmediata el segundo tramo del molo de abrigo, de setecientos metros de largo, en cuyo punto estaba en desacuerdo con la opinión de los técnicos que formaban parte de ella».

Convínose, pues, en un molo de trescientos metros tan sólo, en vez de un molo de mil metros: pero el mismo señor Claro Solar tuvo que declarar ahora en la Cámara de Diputados (sesión del 2 de Agosto de 1918), que era indispensable contratar el segundo tramo del molo de setecientos metros *y para ello no se disponía de suma alguna.*

«Si el molo no se construye en su integridad — añadió — si se dejan las obras en el estado en que se encuentran, yo debo declarar a la Cámara, como uno de los autores del proyecto, que las obras construídas ya, y cuya importancia es tan considerable, *serán completamente ineficaces*».

* * *

Continuando en sus observaciones el honorable diputado por Santiago e ingeniero de obras de puertos señor Claro Solar, insistió en que era un grande error construir malecones a lo largo de la costa sin protegerlos.

«Si se construyen malecones sin abrigo — dijo — el mar, que antes se movía en la playa blandamente, sin encontrar obstáculos a su pujanza, se enfurecerá al oponerse los malecones a la marcha de sus olas, arremeterá contra ellos y no

habrá buque que pueda mantenerse atracado en una hora de tormenta».

El diputado por Valparaíso don Lorenzo Montt, felicitó luego al señor Claro Solar por las ideas enunciadas, que tenían toda la autoridad de un profesional distinguido. El proyecto presentado, tendía a completar una obra portuaria y a darle todo el desarrollo que su naturaleza exigía con apremio.

«Hace pocas noches — agregó — un espantoso temporal azotó la bahía de Valparaíso, y hubo que lamentar, por esta causa, pérdidas cuantiosas; varios buques naufragaron y muchas lanchas se inutilizaron; lo que significa un gran contratiempo para el comercio y un desprestigio para el puerto de Valparaíso ante el extranjero».

No hubo tiempo de proseguir el estudio, porque el Ministro del Interior, don Arturo Alessandri, entró en seguida a un debate muy agitado sobre los sucesos de Castro; y con motivo de los sucesos de Castro, sostuvo . . . que la alianza liberal-radical de los tiempos de don Aníbal Pinto era la que había ganado la guerra del Pacífico!

«*El señor Pereira* (don Ismael).—Esas páginas de gloria, señor Ministro, corresponden a todos los chilenos.



El block inicial de las obras del Puerto de Valparaíso en la ceremonia del 6 de Octubre de 1912, (Fot. de don Alberto Cancino).

«*El señor Alessandri* (Ministro del Interior).—Yo no digo que esas glorias no hayan correspondido a todos los chilenos, no digo que no se batieron juntos en los campos de batalla y que los jirones de gloria no alcanzaron a todos; pero no me podrán negar los honorables diputados del frente que, si bien es cierto que las batallas las ganan los soldados y oficiales, los laureles de la victoria se concentran en el general en jefe que manda la jornada.

«*El señor Lezaeta.*—Que era conservador.

«*El señor De Castro.*—El general Baquedano era el jefe de las fuerzas.

«*El señor Alessandri* (Ministro del In-

terior).—El honorable diputado ignora la historia. Si los honorables diputados conservadores no guardan siquiera las reglas de la educación, dejo la palabra.

«*El señor Pereira.*—Yo no he faltado a las reglas de la educación; he rectificado un hecho histórico a nombre de mi Partido, porque tenía la obligación de hacerlo, con el debido respeto que me merece el señor Ministro.

«*El señor Alessandri* (Ministro del Interior).—Los honorables diputados conservadores no podrán negar o desconocer el hecho histórico de que el Gobierno que dirigió la guerra del Pacífico fué un Gobierno de alianza liberal, en el que sus señorías no tenían ninguna participación.

«*El señor Gumucio.*—La campaña de Lima fué impuesta por la oposición, honorable Ministro.

«*El señor Alessandri* (Ministro del Interior).—Por su señoría, seguramente.

«*El señor Gumucio.*—Fué impuesta por la oposición, que obligó al Gobierno a ir a la capital del Perú.

«*El señor Alessandri* (Ministro del Interior).—Si la oposición tuvo parte en aquella empresa magna, es menester recordar los nombres de Errázuriz y Mac-Iver, como los que fueron a la vanguardia entre los impulsadores de esa campaña de Lima, que dió glorioso remate a la campaña.

«*El señor Gumucio.* — Fueron Vicuña Mackenna y Walker Martínez.

«*El señor Alessandri* (Ministro del Interior).—Señor presidente, ¿puedo continuar sin ser interrumpido?

«*El señor Bermúdez* (vicepresidente).—Pido por segunda vez a los honorables diputados que se sirvan no interrumpir».

. . . .

¡Qué iba a poder tratarse de las obras del puerto de Valparaíso! A título de anécdota para amenizar el relato, rogamos al lector que no tome a mal la transcripción de estos diálogos de un agrio debate, que ocupó muchas sesiones, sin ningún provecho.

Terminó el período ordinario con esta clase de torneos, llamados *doctrinarios*; y en la sesión del 8 de Noviembre, del período extraordinario, trájose al debate por primera vez, debidamente informado, el proyecto preterido.

Sin oponerse a su despacho, el honorable señor Celis observó que las obras públicas emprendidas por el Estado importaban ingentes sumas de dinero y no se llenaba con ellas casi ninguna necesidad. «Esto es lo que ha pasado con las obras del puerto de Valparaíso — añadió — que se han quedado a medio camino y no sólo no han llenado las necesidades que el desarrollo del puerto exigía, sino que tampoco pueden producir al Estado las rentas que de ellas se esperaba para subvenir al pago de la amortización de la deuda que se contrajo con el fin de realizarlas».

Pero el ambiente *doctrinario* que flotaba en el Congreso, le llevó en seguida al orador a otro terreno. Y así como la guerra del Pacífico, fué traída por el Ministro del Interior señor Alessandri, a propósito de los sucesos de Castro; el honorable señor Celis dijo, a propósito del puerto de Valparaíso:

«Nos preocupamos mucho del desenvolvimiento material del país y descuidamos en absoluto su desenvolvimiento moral. Al referirme a esto, pienso sin atenuación alguna y casi con temor, en el estado verdaderamente vergonzoso en que nos encontramos a causa del analfabetismo, en esa llaga vergonzosa que corroe nuestro organismo de nación».

Menos mal si el honorable diputado hubiese querido hablarnos de las manifestaciones de analfabetismo en nuestra materia de ingeniería, que asomaban en el lío de las obras portuarias de Valparaíso! Protestó el señor Claro Solar, don Raúl, de que en esa censura general a las obras públicas, se incluyese al puerto de Valparaíso, porque «desde el primer momento, se supo que iba a faltar este millón y medio de libras esterlinas para la ejecución de las obras».

Terció en seguida el señor Rivas Vicuña, don Manuel, para preguntarse:

«¿Cómo es posible que en estos momentos vayamos a autorizar una operación de esta entidad, por un millón cuatrocientas setenta mil libras, sin conocer de antemano lo que piensa el Gobierno?...

Por mucho interés que tengamos por las obras del puerto de Valparaíso, convendría que hubiera alguien que nos ilustrara con su opinión, antes de aprobar en general el proyecto. No quiero extenderme en mayores consideraciones y dejo la palabra, esperando la respuesta del señor Ministro».



La tribuna oficial en la ceremonia de la bendición de la primera piedra de las obras del Puerto de Valparaíso, el 6 de Octubre de 1912. Figuran el Presidente don Ramón Barros Luco y el Intendente de Valparaíso don Enrique Larrain Alcalde.

Y aquí vino el desenlace inesperado, buena muestra del modo cómo suelen llevarse los negocios públicos. Si el Ministro del Interior, señor Alessandri, había tenido tiempo hasta de hacer estudios sobre la guerra del Pacífico para tratar en la Cámara los sucesos de Castro; en cambio, el Ministro de Hacienda, señor Aníbal Barrios, no había tenido tiempo de posesionarse bien del proyecto sobre las obras de Valparaíso.

«Trataré de estudiar este asunto — dijo — si es posible en el terreno, empleando en su estudio todo el tiempo que me permitan mis ocupaciones. En resumen, señor presidente, miro con mucha simpatía el proyecto; pero siento decir, *que ahora no estoy en situación de expresar una opinión consciente y estudiada sobre la materia*».

«*El señor Errázuriz Tagle.*—Entonces no se puede despachar el proyecto.

«*El señor Jaramillo* (vicepresidente).—Como ha llegado la hora, se levanta la sesión».

* * *

Cuando volvió a tratarse este asunto, el Ministro de Hacienda no estuvo presente; y conste que entonces ya no se ventilaba solamente el proyecto para Valparaíso, sino que la orden del día hablaba de todos los proyectos relativos a trabajos análogos. Concretándose a las obras de Valparaíso, habló nuevamente el señor Claro Solar, don Raúl; así como tocando el tema en general, hablaron los señores Claro Lastarria, Rosselot y Opazo.

Este último hizo objeciones de orden económico y financiero; hablaba, sobre

todo, de la inoportunidad de nuevos empréstitos. «De modo que yo no sé — agregó — que pudiera haber inconvenientes para postergar por cuatro, cinco, seis, ocho o diez años estos trabajos. Las obras del puerto de Valparaíso y todas las demás empresas que algunos de los políticos dirigentes quieren y aconsejan para el país, en estos días azarosos, no van a salvar la situación económica y financiera del momento; no podremos remediarla contratando obras de largo aliento que demorarán años de años».

En la sesión del 26 de Noviembre, el Ministro de Hacienda, señor Claro Solar, don Luis, dijo que su antecesor, señor Barrios, había quedado de dar una respuesta a la Cámara sobre la opinión que le merecía al Gobierno el proyecto para el puerto de Valparaíso. Pues bien, el nuevo Ministro de Hacienda tenía opinión muy favorable sobre el proyecto.

«Los millones que se han gastado en estas obras — expuso — quedarían en realidad perdidos en su eficiencia si no se completara el molo de abrigo. En realidad la bahía hoy no tiene aguas tranquilas, pues en élla repercute el menor temporal que se levante en el norte».

Vino en seguida el tema de los demás puertos. El señor Eduardo Opazo ocupó varias sesiones. Refiriéndose a Valparaíso, precisó así su situación:

«La conveniencia de trabajar o no el puerto, la posibilidad de ejecutar las obras propuestas, nada de lo que atañe a los medios materiales del trabajo, ha sido causa de mi oposición, a pesar de que tengo serias dudas sobre que sean definitivos o alcancen sólo al millón y medio de libras pedido y no haya de ser necesario doblarlo más tarde, como parece ser cierto. Lo único que me mueve en contra del proyecto son los medios financieros solicitados, a mi entender inaceptables».

* * *

No volvió a moverse este asunto hasta las sesiones ordinarias de Junio de 1919. Un mes antes, el 6 de Mayo, habíamos tenido un cuadro de innundaciones y calamidades en la ciudad de Valparaíso, aunque en la bahía no tuvo repercusión el récio temporal.

«La ciudad — decía «El Mercurio» — se ha visto por este motivo completamente inundada a causa del desbordamiento de los cauces, *ofreciendo el mismo aspecto de hace algunos años, cuando la falta de obras de seguridad convertía la población en un inmenso pantano*».

En Santiago dijeron que desde 1888, no se tenía un vendaval de tanta consideración. Y ese año también, fué cuando don Nicanor Marambio presentó un magnífico trabajo con el título de «Las innundaciones en Valparaíso. — Proyecto para precaverlas». El cortejo lastimoso de desgracias que se había descargado por acá, movieron al señor Marambio a presentar su trabajo. Y las obras de muy distinto carácter que al fin se ejecutaron, nos permitían decir que en 1919 estábamos como en 1888!

En la bahía, por fortuna, no tuvimos destrozos con ese temporal al revés de lo que ocurrió con el que vino a los dos meses. Presentando unas cuantas notas, «La Unión» informaba el 7 de Mayo:

«Los vapores que iban a salir, zarparon para alta mar a fin de esperar la tormenta; y los que iban a entrar, entre los que se encuentra el «Limarí», se han llevado voltejeando todo el día en las afueras, sin atreverse a entrar».

¡Suerte perra la del «Limarí»! Unas veces no puede entrar a San Antonio, como ocurrió en 1915, llevando un grupo de distinguidos turistas; y otras veces tampoco puede entrar a Valparaíso . . .!.

* * *

Como dijimos, el proyecto que se discutía en la Cámara quedó enterrado hasta las sesiones ordinarias de Junio de 1919. Y la táctica parlamentaria fué igual. Leyóse primero el proyecto relativo a Valparaíso y en seguida se introdujeron modificaciones para otros puertos, de Iquique a Valdivia.

El señor Urrutía Ibáñez dijo que él se opondría con la mayor energía al proyecto, al no procederse con la mayor equidad. Contestó el señor Claro Solar don Raúl diciendo que la obra más im-

portante del programa de obras portuarias era la terminación de los trabajos de Valparaíso.

Nuevamente terció el señor Opazo y trajo a colación una notable carta del señor Roberto Pretot Freire, ex-presidente de la Cámara Central de Comercio de Valparaíso, escrita en Europa y dirigida al señor Armando Quezada Acharán, secretario de la Sociedad de Fomento Fabril. «*Los intereses creados* — observaba el señor Pretot Freire — *son difuntos intereses al no tener vida propia*». «Veamos — seguía — qué cuenca del territorio corresponde a Valparaíso. Es, apurando un tanto las cosas, la del valle de Aconcagua, lo que por cierto no es mucho; y de esto lógicamente resulta que no puede ser mucho el futuro de un puerto en cuyo obsequio, sin embargo, visto intereses creados, la nación ha consentido ingentes sacrificios . . . .».

Las observaciones capitales de la carta constan de otro párrafo que vamos a transcribir íntegramente, por más que choque con lo que a diario se oye repetir por la vía de las comparaciones. Pero nosotros estamos empeñados en un análisis sereno, franco e imparcial, que no nos permite ocultar o tergiversar los hechos. Decía el señor Pretot Freire:

«Hallándome en Chile en 1912, oí emitir el concepto de que más valía tener un sólo puerto amplio, seguro, dotado de dársenas, muelles y completa utilería, que poseerlos en crecido número y con menos facilidades de embarque. Y, como para justificar los millones de libras esterlinas destinadas a Valparaíso, citábase, naturalmente, Hamburgo en Alemania; y Londres, Liverpool, Marsella, Burdeos, el Havre, Nueva York, Nueva Orleans, Buenos Aires, etc., todos ellos centros de colosal actividad marítima: debíase imitar a las más grandes naciones. Pero, lo que no se decía era que todos aquellos puertos hállanse en la desembocadura de caudalosos ríos, sea a las puertas de extensísimas cuencas geográficas, cuyos valles y canales ofrecen salida fácil a sus abundantes riquezas: son puertos con dilatado «insterland», de que carecen no sólo Valparaíso, sino todos los nuestros por la estrecha configuración del territorio chileno. Esto, que implica diferencia, no hay mucho por qué sentirlo, pues hasta con ello nos ha favorecido la naturaleza».

El señor Pretot Freire era partidario de puertos modestamente habilitados a lo largo de todo nuestro litoral. Y comentando esa observación, no pudo menos de decir en el debate el señor Opazo:

«Tiene razón que le sobra el señor Pretot, así como tienen razón todos los que defienden los otros puertos, como el honorable diputado por Valdivia. A este país, cuya configuración geográfica es la de ser largo y angosto, le conviene que haya todos estos puertos modestos y sencillos que presten facilidades para la importación y exportación de mercaderías; y no estos puertos de gran lujo como el que se proyecta, que hacen converger toda la carga a un punto determinado.

«Así se haría aparecer a Valparaíso como puerto indispensable, siendo que no lo es. El mismo señor Pretot, refiriéndose al puerto de San Antonio, continúa más adelante con observaciones que se pueden resumir en esta pregunta: ¿Qué comparación puede establecerse entre la línea férrea de Santiago a Valparaíso y la línea llana y expedita que va a San Antonio?

«Casí podría decirse que los trenes a San Antonio corren naturalmente hacia el mar, mientras que los otros deben derrochar carbón para llegar a Valparaíso. Y ¿qué inconveniente hay para que esta carga que va a Valparaíso no vaya, por ejemplo, a San Antonio u otro puerto modestamente habilitado para el trabajo de importación y exportación?

«*Modestamente*, señor presidente. Esta palabra se nos ha olvidado a nosotros, a pesar de que fué virtud de nuestros padres y abuelos. Actualmente pasamos por un período de verdadera vanidad económica».

El señor Claro Solar, don Raúl,, interrumpió para decir:

«Valparaíso es un puerto que está actualmente en construcción con bueno o mal criterio: malo, a juicio de su señoría; bueno, a juicio del diputado por Santiago. Es fácil hablar de modestia:

es más difícil llevarla a la práctica. Hay bahías que son inmodestas por naturaleza e inmodesta es de su propia constitución, la bahía de Valparaíso.

«*En Valparaíso era vano pensar en esas obras modestas de que nos habla su señoría. Cualquiera obra marítima de mejoramiento que quisiera establecerse, tenía que ser una obra de grande importancia*».

Inesperadamente se vió reforzada una observación capital que venía desarrollando el señor Opazo, de acuerdo con el raciocinio del señor Pretot Freire: Lo que él decía, valiéndose de un ejemplo, era que el puerto de Iquique puede ser como el de Valparaíso y si se construye ese puerto y se lleva el movimiento de Valparaíso a Iquique, éste prestará el mismo servicio que el nuestro. Entretanto, cualquiera de los otros puertos que se recordaban, como el de Hamburgo o el de Buenos Aires, etc., «*no pueden ser cambiados y tienen necesariamente que ser el centro comercial de los respectivos países*». Este punto de vista le hacía exclamar al autor de la carta:

«Y... ¡vamos viendo! ¿Qué más tiene Valparaíso que Corral y Talcahuano, que San Antonio y Coquimbo, que Antofagasta y Arica? *Los intereses creados son difuntos intereses si no tienen vida propia!*»

El hecho es que en aquella sesión del 7 de Junio de 1919 en la Cámara de Diputados, Valparaíso recibió una estocada a fondo, sin que nadie hiciera el amago de pararla. El presidente de la Cámara, señor Briones Luco, propuso dar por aprobados en general *todos los proyectos sobre puertos* que pasarían a comisión por ocho días. Se aceptó la indicación por unanimidad. Y la comisión quedó compuesta de los diputados señores Raúl Claro Solar, Rafael Torreblanca, Manuel Hederra, Lorenzo Montt, Guillermo Bañados y Belfor Fernández.

* * *

El proyecto de la Comisión tuvo que ser el producto de muchas transacciones, a fin de poder contentar a todos, Junto con el millón cuatrocientas setenta mil libras para el puerto de Valparaíso, se autorizaba la ejecución de obras de mejoramiento en los puertos de Constitución, Talcahuano, Lebu, Puerto Saavedra y Valdivia. Y en el curso de la discusión del proyecto, que fué muy larga, se agregaron al fin los puertos de Iquique y Antofagasta y obras complementarias en Tomé, Pichilemu y Puerto Montt, además de diversos ferrocarriles.

A falta de algún diputado por Valparaíso que lo hiciera presente, el honorable señor Ramírez, don Tomás, dijo que no veía la razón por la cual se mezclaba al puerto de Valparaíso, con tantos otros puertos que patrocinaba la Cámara, como diciéndosele al de aquí: *—Ud. no pasa si no pasamos también nosotros!* Por lo menos, el procedimiento no parecía regular.

El señor Rivas Vicuña don Manuel consideró muy grave la situación que podía producirse con el nuevo empréstito, pero al mismo tiempo echó de menos algunas obras. «El informe técnico de la Comisión de Puertos, presentado en Diciembre del año 12 — agregó — contenía otras obras, fuera de las enumeradas en el proyecto. Me refiero a las obras del puerto de Llico».

El señor Germain habló de las necesidades regionales, impostergables, que significaba el puerto de Valparaíso; pero se le contestó que esta región aparecía ya con tres puertos: Valparaíso, San Antonio y Quintero; «*y mientras se amontonan tres puertos casi en un solo punto, la región norte del litoral y la zona sur y la austral, no tienen uno sólo*».

* * *

Estábamos en lo mejor del debate, cuando un furioso temporal de sesenta horas azotó nuestra bahía en los días 11, 12 y 13 de Julio. Los desastres ocasionados fueron enormes, sobre todo por los naufragios y el número de las víctimas. Las obras portuarias también sufrieron grandes destrozos, como ser en el talud de enrocados que se extendía desde el Barón hasta la altura de la calle Edwards, junto con diez o doce muelles particulares que quedaron convertidos en un montón informe de hierros y trozos de grúas y maquinarias, confundidos con las rocas del talud

El balance de aquella catástrofe, anotaba entre los buques perdidos, cinco vapores, dos veleros, un buque-motor, seis chatas, diez remolcadores, cinco lanchas-motores, cincuenta y ocho lanchas y diez faluchos. Total, entre grande y chico: noventa y siete embarcaciones. Las pérdidas en la bahía se estimaron en no menos de treinta millones de pesos.



El Muelle del Puerto de Quintero.

Pero lo más lamentable vino a ser el capítulo de las pérdidas de vidas, que llegaron a cincuenta. De los veinticuatro tripulantes del vapor «Cordillera», apenas pudo salvarse la mitad; y este fué el primer drama angustioso de los que se presentaron en la bahía.

«*Era desesperante ver* — dice «El Mercurio» — *cómo varios hombres perecían a dos o tres metros de los espectadores, por falta de una pequeña cuerda que hubiera permitido cogerles*». Pues señor, el gobernador marítimo, capitán de navío don Arturo Acevedo, manifestó que no había cordeles, ni otros medios elementalísimos de salvamento, porque el Congreso había denegado los fondos más indispensables en la ley de presupuestos... ¡Esa entidad que se llama *Gobierno*, tenía que estar pendiente hasta de la provisión de cordeles en los puertos de un país con más de mil leguas de costa!

En «La Unión» del 15 de Julio, no pudimos menos de hacer un paralelo histórico, empezando por decir en un artículo de ese día:

«Estamos por creer que en materia de seguridades en la bahía y puerto de Valparaíso, las tuvimos muy superiores hace un siglo, cuando obras marítimas no había una sola; y, gracias a Dios si existía un pequeño muelle desvencijado, con pilotes de madera.

«Por lo menos, en temporales furiosos como el que ha sembrado tantas ruinas, el hundimiento de naves no iba seguido de pérdidas de vidas; porque el salvamento, de uno u otro modo, se acometía con éxito. Si faltaba el Cuerpo de Salvavidas, no faltaban otras cosas elementales, incluso cables y cordeles.

«En los días 8, 9 y 10 de Junio de 1823 — hace ya un siglo — sobrevinieron en Valparaíso temporales tan horrendos, que de los sesenta y un buques surtos en la bahía, veintitres fueron destrozados en tierra. Los demás sufrieron averías más o menos graves, no quedando en el puerto ninguna embarcación menor que no fuese destruida por el mar o echada a pique.

«Era gobernador de Valparaíso en aquellos años el general de la independencia don José Ignacio Zenteno, quien, informando al Gobierno, le decía en su primer oficio, algo que podría reproducirse casi a la letra ahora mismo, *salvo las pérdidas de vidas, que entonces no las hubo.*

. . . .

«Repetimos: entre tanto desastre de veintitres buques hundidos, *no hubo absolutamente que lamentar desgracias personales*; porque aun cuando entonces no existía organizado ningún Cuerpo de Salvavidas, las vidas se salvaban con providencias oportunas, y con un poco de previsión, que no hemos visto al cabo de un siglo, cuando el último temporal nos deja — causa espanto decirlo — medio centenar de muertos en la bahía».

«La inventiva para el salvamento era muy fecunda y muy segura hace un siglo. Así, por ejemplo, el capitán de uno de los buques hundidos, M. Gabriel Lafond de Lurcy, de la fragata «Aurora», después de describir el instante más crítico que precedió al desastre, añade: «La tripulación se salvó toda, gracias a los *serenos* de Valparaíso, que, formando cadena y tomados de las manos, fueron cogiendo uno a uno a mis sesenta marineros, incluso seis grumetes. Gente no pereció; pero de la «Aurora» no quedaba más que un montón de madera despedazada, flotando sobre las aguas de la mar embravecida».

«Los *serenos,* como se llamaba por entonces en Valparaíso a la guardia de seguridad nocturna, pudieron salvar de un solo buque a *sesenta tripulantes.* Y el salvamento, por este u otros medios se verificó con facilidad y expedición respecto de todos los demás buques, hasta el punto de que no se habla de ninguna pérdida de vida en los horrendos temporales, con sus respectivos naufragios, de los días 8, 9 y 10 de Junio de aquel año de 1823.

«Un siglo después de don José Ignacio Zenteno, los horrores contemplados aquí con las pérdidas de vidas, no son para contados ni para creídos; y se culpa al Gobierno hasta de la falta de cordeles».

* * *

Al día siguiente, un editorial de «La Unión», bajo el título de «Las obras del puerto», generalizaba las responsabilidades del Congreso ante el cuadro pavoroso del desastre, protestando sobre todo contra los diputados que habían venido a perturbar la ejecución cumplida de las obras portuarias de Valparaíso.

«Y sería necesario también — agregaba — traer aquí a todos los que se han opuesto al despacho del proyecto sobre reconstrucción de las obras complementarias, ponerlos en presencia de tantos infelices, muertos en el naufragio, víctimas suyas, y desde donde vieran todas esas enormes ruinas, y enseguida señalarlos y entregarlos al pueblo: «*Estos son los autores de todas esas calamidades y catástrofes*».

Simultáneamente, «El Mercurio», en otro enérgico editorial bajo el título de «Las responsabilidades de los poderes públicos», al hacerse eco de los clamores de la ciudad, añadía: aludiendo a los puertos de San Antonio y de Quintero:

«Ha habido dinero para crear artificialmente junto al de Valparaíso otro puerto *que tenía que ser y es en realidad un fracaso enorme.* Lo hay para pagar una garantía y la amortización del capital destinado a crearle *un nuevo competidor* más al norte; . . . pero no lo hay para cumplir con el deber de proporcionar una mediana seguridad a las naves que anclan en el primer puerto de la República».

Este editorial de «El Mercurio» de Valparaíso iba a ser luego contestado en «El Mercurio» de Santiago por el honorable diputado por Melipilla y San Antonio, don Manuel Cruzat Vicuña, trabán-

dose una interesante polémica, que ya veremos.

* * *

Sobre los desastres del temporal de Valparaíso, se trató en las dos ramas del Congreso en las sesiones del 15 de Julio. El senador don Rafael Urrejola trazó un sóbrio y verídico cuadro de las desgracias desencadenadas, añadiendo esto, que era rigorosamente cierto:

«La población entera de Valparaíso ha visto perecer a los tripulantes de diversas embarcaciones, *casi al alcance de la mano de los espectadores consternados*. Se carecía de todos los elementos de salvataje. No había más de un bote salvavidas, uno solo para todo el puerto de Valparaíso. No había reflectores para alumbrar la bahía. *No había cuerdas ni cabos para tender a los náufragos*, ni pólvora para dispararlos desde el tubo que debe contenerlos».

Enseguida hablaron los otros senadores de Valparaíso don Antonio Varas y don Guillermo Rivera. Este último repitió, por su parte, que no había aquí útiles de salvamento de ninguna especie.

«Todos los vecinos de Valparaíso en la noche del viernes al sábado — dijo — hemos visto que no se contaba *ni con un cordel siquiera para salvar a los náufragos* y que un bote salvavidas que había se encontraba en condiciones lamentables para utilizarlo».

Lo curioso es que a renglon seguido se descargaba toda la responsabilidad sobre el Gobierno. Esa entidad vaga que se llama Gobierno era responsable hasta de que no hubiera cordeles! Así lo sostuvo el gobernador marítimo, capitán de navío don Arturo Acevedo, en una comunicación enviada a un diario, que se dijo ser «un documento de mucho valor moral, porque revela enérgica independencia de carácter y criterio de parte del señor Acevedo». Todavía se agregaba: «La nota del capitán de navío señor Acevedo, puede, pues, encabezar el *Acuso* con que Valparaíso ha de tomar cuenta a la inercia e indeferencia de gobernantes y congresales».

En la Cámara de Diputados, el Ministro de Industria y Obras Públicas, don Manuel J. O'Ryan, dijo con tono melodramático sobre el último temporal de Valparaíso, aunque sin mencionar los cordeles con que merecía ser ahorcado el Supremo Gobierno:

«Me he encontrado allá desde el viernes pasado, todo el sábado, todo el domingo y parte del día de ayer. He podido palpar de cerca la magnitud de la catástrofe y he prometido a los habitantes de Valparaíso venir a repetir aquí el clamoreo que hay en aquel pueblo, a fin de que todos los honorables diputados acudan en auxilio de aquel *hermoso* puerto».

La hermosura no era muy patente en aquellas horas, porque el propio Ministro señor O'Ryan, trazaba a renglón seguido este cuadro dantesco:

«Todo el enrocado que corresponde a la parte que media entre la estación de Bellavista y la del Barón, se ha hecho pedazos. Toda la parte del puerto que queda entre el Barón y Viña del Mar, *está sembrada de cadáveres y de buques de distintos tonelajes destruidos*. Valparaíso no tiene ninguna seguridad y es indudable que en el futuro no habrá navieros que estén dispuestos a mandar sus barcos a ese puerto, por temor de que se pierdan . . .».

Y conforme a la doctrina de los políticos miopes, que no preven los males sino que esperan que los males se produzcan para poder remediarlos, el Ministro exclamó sacramentalmente:

«Es ya llegada la hora de que todos los poderes públicos acudan en auxilio de Valparaíso, *porque ése no es un puerto ni nada que se parezca*. (Y antes se había hablado de *hermoso puerto*!). Las obras que allí se han hecho no corresponden a los fines que se creyó llenar en un principio».

El Ministro de Hacienda don Julio Phillippi, que había sucedido el 9 de Julio a don Luis Claro Solar, expuso que sobre la necesidad de terminar las obras de Valparaíso no cabia discusión alguna. «Respecto de los demás puertos — añadió — cabe discutir la oportunidad y necesidad de su construcción».

Como representante de Valparaíso, el honorable diputado don Lorenzo Montt explayóse en las condiciones del puerto;

pero inmediatamente se habló sobre las necesidades que también reclamaban obras portuarias en otras zonas.

* * *

Al día siguiente vino a Valparaíso el Ministro de Relaciones don Luis Barros Borgoño, trayendo de secretario en visita de don Alvaro Casanova Zenteno, quien a fines de 1917, como se recordará, había propuesto *abrigar las obras de abrigo* del puerto de Valparaíso, valiéndose de los trabajos en que se pensaba del presidio faena. El señor Casanova Zenteno había dicho entonces que, desmejorada la bahía, si una embarcación se veía al garete, tendría que estrellarse ahora contra el macizo que circunda el puerto, *o irse a pique al pie del muro, sin grandes esperanzas de salvación para sus tripulantes*. Era precisamente lo que acabábamos de ver.

De todos modos, como se hablaba de pérdidas de más de doscientos millones de pesos y de más de cien víctimas, y como en los naufragios debía tomarse en cuenta que muchas de las naves no tenían como defenderse, el Ministro de Relaciones señor Barros Borgoño declaró a «La Unión»:

«Si se abulta lo malo que pueda haber en el país, sin cooperación de nuestra parte, ustedes comprenderán cómo habrán llegado de desfiguradas al extranjero las noticias sobre el temporal de Valparaíso, si nosotros mismos nos hemos encargado de ponderarlo, sin una explicación atenuante, *siendo la primera de todas que nuestro puerto no tiene completas todavía sus obras de abrigo*... *Como obra patriótica, el Gobierno va a tener que enviar una circular a nuestras legaciones y consulados, para explicarles la justa proporción de lo ocurrido*...».

Una reunión en la Intendencia presidió el Ministro de Relaciones con la concurrencia de distinguidas personalidades y de funcionarios, entre éstos el director fiscal de las obras del puerto, don José Ramón Nieto. Según el acta, volvió a tratarse entonces, del olvidado espigón de atraque; «y el señor director fiscal expuso que esperaba que la Comisión de Puertos de Santiago, resolviera una consulta que había hace ya tiempo hecho, acerca de si se sigue o nó la construcción del espigón *o se aprovecha el fundamento de la obra para hacer con los tres millones de pesos oro que quedan sin invertir, un espléndido muelle*».

Visto para lo que sirve ahora el espigón de atraque, sin duda que habría sido mejor el muelle, ya que ni esto tiene ahora el puerto de Valparaíso, en forma de mediana decencia; pues el embarcadero ya se sabe lo que significa!

Junto con regresar a Santiago el señor Barros Borgoño, se verificó en Valparaíso un meeting para pedir la pronta ejecución de las obras portuarias y en que se estigmatizó, como agregado, a *los puertos santiaguinos, hijos de compadrazgos, que se llamaban San Antonio y Quintero*! Tal dijeron algunos oradores. La Federación de Estudiantes se encargó de la propaganda para este meeting.



XV.

El estudio del ingeniero don Domingo Casanova O., después de los temporales del mes de Julio de 1919 en Valparaíso.—Un llamado inútil.—Demostraciones evidentes sobre la conveniencia de modificar los planos de las obras.—Lo que se dijo entonces.—La interesante polémica que mantuvo con «El Mercurio» de Valparaíso el diputado por Melipilla y San Antonio don Manuel Cruzat Vicuña.—La continuación del debate parlamentario.—Observaciones capitalísimas del honorable diputado don J. Ramón Herrera Lira.—Una nota traída al debate.—Los descargos de la Comisión de Puertos.—Sobre el orden de preferencia que se acordó para las obras en construcción.—Una explicación de «El Mercurio» nueve años más tarde.—Continuación del debate parlamentario.—El asunto de las distancias comparativas de diversas rutas, a los puertos de Valparaíso y San Antonio.—Nuevas observaciones del honorable señor Herrera Lira.—El desaparecimiento del antiguo Muelle Fiscal y del Muelle Prat.—Dos obras que conservaban los proyectos de Casanova y de Kraus.—Tramitación de un proyecto en el Senado.—La ley núm. 3,835, de 11 de Enero de 1922.

En la prensa de la capital, las notas de más importancia que se originaron como consecuencia de los temporales de Valparaíso, fueron, de una parte, los artículos publicados en «El Diario Ilustrado» por el ingeniero don Domingo Casanova O. — artículos concienzudos y con la crítica inexorable de quien ve confirmadas punto por punto sus predicciones que no tuvieron eco. Y de otra parte, la interesante polémica a que ya hicimos referencia, llena de vigor y brillo, mantenida por el honorable diputado don Manuel Cruzat Vicuña. Esta polémica con «El Mercurio» de Valparaíso, se sustentaba desde las columnas de «El Mercurio» de Santiago.

Los artículos del señor Casanova, que fueron los primeros, enderezábanse a quitar la ilusión de los que pensaban y decían que, prolongando el rompeolas, o sea completando las obras de abrigo, ya todo quedaría arreglado.

«Desde hace más de veinte años — decía el señor Casanova — se viene insistiendo, no solo en la ineficacia, sino en el peligro que envuelve la construcción de ese gran rompeolas, *que dejará al puerto de Valparaíso en peores condiciones que antes* . . . A pesar de esto, parece que se desea seguir arrojando al mar millones de libras esterlinas.

«En vez de empecinarse en la ejecución de una obra cuyo fracaso perciben hasta los prófanos, ¿no sería preferible revisar el proyecto para modificar el trazado del rompeolas hasta ponerlo de acuerdo con la experiencia adquirida?»

Nada de esto se hizo entonces ni se hizo después. Concretando su campaña, decía al día siguiente el señor Casanova:

«Para constituir el puerto artificial de comercio que se necesita en Valparaíso, es indispensable la formación de una serie de dársenas mediante un tajamar más o menos paralelo a la costa, y a una distancia relativamente corta de ésta. Solo así se tendrán aguas tranquilas en todo tiempo.

«Sea que se termine o no el gran rompeolas de Punta Duprat, llegará un momento en que la opinión pública exigirá la construcción de dicho tajamar paralelo a la costa. Solo entonces la opinión pública se dará cuenta de que el gran rompeolas envuelve un gasto a pura pérdida».

El señor Casanova recordaba con esto la idea matriz del proyecto Kraus, y su estudio todavía anterior al de Kraus, con-

formado en la misma pauta. Y dejando de mano el inútil puerto de refugio, pedía que se imitara el puerto comercial de Marsella, que es un modelo en la materia.

La idea fué ilustrada con planos y todo género de indicaciones. Ahora bien, para no continuar botando tontamente dinero al mar en Valparaíso, y para la disposición de ese grupo de dársenas conforme al modelo de Marsella, que era lo indispensable en nuestra bahía, el señor Casanova sugeria la idea de un concurso mundial que se abriera entre los especialistas en trabajos marítimos. Nadie es profeta en su tierra. ...

«Entre las bases del concurso — decía el ingeniero chileno — se debe establecer que no se admiten proyectos de las casas constructoras de puertos. Esta es una especialidad muy diversa de la otra. Es evidente que los ingenieros de los contratistas también saben proyectar puertos, pero antes que la conveniencia del país que pide planos, tienen que consultar la conveniencia del patrón que los envía, para lo cual exageran en lo posible el desarrollo de las obras por ejecutar, con lo que aumentan el cubo de los materiales y la utilidad monetaria que arroja la construcción.

«Por otra parte, la preparación de los ingenieros de las casas constructoras es diversa de la que tienen los especialistas en proyectar puertos. Al ingeniero constructor le basta saber organizar bien las faenas y saber escoger igualmente bien los medios de ejecución de la obra y el personal subalterno. Una comparación con lo que pasa en materia de música hará comprender inmediatamente esta idea: no hay duda de que un buen pianista puede componer música y talvez buena música; pero sus mismas dotes de perfecto ejecutante hacen preferible que se dedique a la interpretación de las obras maestras de los compositores especialistas».

Pero fué enteramente inútil la exhortación de un ingeniero como el señor Casanova para que no se continuara derrochando dinero a pura pérdida, cambiando los actuales planos de un puerto de refugio por un nuevo proyecto de puerto comercial, con una série de dársenas efectivamente abrigadas.

Continuando en su propaganda, hizo ver las predicciones formuladas en 1911 sobre los planos de la Comisión de Puertos, en lo que hace a las obras para Valparaíso. «Los responsables de las obras actualmente en ejecución — dijo — nada pueden alegar en descargo de sus conciencias, pues, estaban prevenidos, con muchísima anticipación, del inmenso desastre que ha resultado. Durante más de veinte años hemos majado a combo estas ideas, tan obvias para todos los que no se hagan voluntariamente sordos del intelecto».

¿Y una vez prolongados los setecientos metros que le faltaban al rompeolas de Punta Duprat y que son los que ahora se construyen? Oígamos de nuevo al señor Casanova, quien expuso «que no existirá abrigo ni tranquilidad de las aguas, una vez terminado el rompeolas de Punta Duprat y que, al contrario, de lo que se sostiene, esa tranquilidad será inferior a la producida por los actuales trescientos metros de muro, por cuanto las olas reflejadas en la parte oriental de la bahía, penetrarán libremente en el puerto de refugio, provocando un fenómeno de interferencia que obligará a las naves a salir a capear los temporales».

Exhortaba nuevamente a abandonar la continuación de trabajos perjudiciales como los que hoy se hacen, promoviendo la construcción de un puerto compuesto de dársenas abrigadas en todo sentido y que para procurarse este beneficio debía abrirse un concurso entre los especialistas del mundo entero.

Una película se proyectó en Santiago sobre el temporal de Valparaíso y se dijo de élla que era el argumento irrefragable para pedir la continuación de las obras de abrigo, conforme al plano de la Comisión de Puertos, que no se había hecho en su totalidad... ¡Oh poder de la insistencia! Puesto que los 300 metros del molo de Punta Duprat no servían, había que prolongarlos a 1.000 metros. ¿Pero por ventura habían prestado algún servicio los 300 metros ya hechos?

¿No había naufragado allí mismo, en el radio que debió defenderla, la draga «Chalote»? El señor Casanova respondió:

«Una cantidad igual a cero, aunque se repita un número infinito de veces, dará siempre por producto cero.

«Estamos de acuerdo en que es un error el de muchas personas ajenas a la profesión, que «creen que el molo proyectado va a resolver definitivamente el problema del abrigo completo del puerto».



Casino de oficiales de la Aviación Naval en Quintero,
(Fot. de don Carlos Briseño Julio, del servicio fotográfico de la Aviación Naval),

«No estamos de acuerdo en que el molo proyectado va a procurar un abrigo a limitada sección del puerto a saber: a los atracaderos... y al espigón de atraque». Nó. Hemos probado que durante los temporales, el abrigo será allí tan nulo, como hoy. La verdad está contenida en esta otra frase: «en una bahía de las profundidades de Valparaíso, el molo ubicado a una distancia considerable de la costa, provocaria la formación de fuertes marejadas en el interior y sobre todo en las cercanías de los atracaderos».

No menos de quince artículos publicó en las columnas de «El Diario Ilustrado» el ingeniero señor Casanova, artículos llenos de erudición y con crítica profesional amplia, como quien tiene dominio completo sobre el tema. Es una lástima que no fueran reproducidos por la prensa porteña, siquiera como homenage a la buena intención del autor y al estudio que de todos modos estaban revelando.

* * *

Menos se conoció por el público de Valparaíso lo que el honorable diputado don Manuel Cruzat Vicuña contestaba desde «El Mercurio» de Santiago a «El Mercurio» de Valparaíso, en la interesante polémica trabada a raíz de los desastres del temporal, con pérdidas tan cuantiosas. Refiriéndose a los puertos de San Antonio y Quintero, había dicho editorialmente el segundo diario:

«Ha habido dinero para crear artificialmente junto al de Valparaíso otro puerto *que tenía que ser y es en realidad un fracaso enorme*. Lo hay para pagar una

garantía y la amortización del capital destinado a crearle *un nuevo competidor más al norte*, etc.».

El 16 de Julio, el diputado por Melipilla y San Antonio don Manuel Cruzat Vicuña insertó su primera respuesta, obligado moralmente a defender una obra como la del puerto de San Antonio, a la cual había servido con mucho empeño, aun desde antes de llegar a la Cámara.

«En el último temporal — dijo — el más récio de que hay memoria, que ha azotado nuestras costas de Coquimbo al sur; en este temporal que ha ocasionado tan lamentables pérdidas de vidas y de embarcaciones, en muchos puertos; tantos perjuicios a los particulares y a la nación y que tan *enorme fracaso* ha representado para Valparaíso; en este temporal, señor director, no se ha movido una sola piedra en las obras portuarias de San Antonio. Y detrás de estas obras, aun inconclusas, al abrigo de éllas se ha trabajado sin dificultades durante todo el temporal, en la movilización de mercaderías.

«Aun más, San Antonio ha tenido la satisfacción de ofrecer en esta oportunidad, su hospitalario abrigo a refugiados de Valparaíso, que huían de la catástrofe: el vapor «Don Pedro», que se creía perdido, se encuentra en San Antonio gozando de perfecta salud y seguridad.

«La dura experiencia a que este puerto acaba de ser sometido, es la mejor prueba del éxito que se esperaba de su construcción. Y si su ejecución ha correspondido técnicamente a lo que de sus obras se esperaba, su resultado económico también corresponderá con creces a los propósitos que se tuvo en vista al resolver su construcción.

«De nada valen las afirmaciones sin base y sin verdad que pueda hacer en contrario un articulista demasiado *chauvinista* y que no sabe lo que dice.

«Si él cree que San Antonio es un fracaso, que lo demuestre con razones. Ocasión habrá de demostrarle que está en un grande error.

«Entre tanto, ya sabe el articulista que cuando el barómetro anuncie temporal en Valparaíso, los buques de Valparaíso pueden encontrar seguro y hospitalario refugio en la tranquila poza de su modesto vecino».

Concluía el señor Cruzat Vicuña con decir que él era el primero, por lo demás, en sostener la necesidad de las obras de Valparaíso, porque había en esto un asunto hasta de dignidad nacional; pero que por muy justas que fueran estas aspiraciones, el medio de lograrlas, no era atacar a los demás puertos. Valparaíso no era el único puerto del país, «ni puede pretender que todos los productores y consumidores de Santiago y de la zona central continúen eternamente sometidos a las dificultades de su movilización y al recargo que para los productos significa el costoso y largo recorrido para llegar a él».

En los días 17 y 18 de Julio «El Mercurio» de Valparaíso publicó sendos editoriales como respuesta al señor Cruzat Vicuña. El primero de los artículos titulábase «Valparaíso y San Antonio» y el segundo «Un doble error económico y portuario». En primer término se sostenía que el puerto de San Antonio no debió construirse porque «el principio fundamental en materia de puertos es el que sigue: pocos, pero buenos». Así, según vimos, lo había manifestado por acá en Septiembre de 1912, el economista francés, M. Sauvaire Jourdan. La argumentación del segundo artículo, concretábase a repetir que San Antonio «es más todavía que un absurdo administrativo y un enorme error económico: es también un evidente error portuario». Aquellas obras marítimas, «lejos de ser una ventaja, han constituido un perjuicio inmenso para los intereses nacionales». En resúmen, se argumentaba:

«Es imposible dejar de reconocer, si se discute de buena fe, que ha sido un grave error económico gastar ingentes millones en San Antonio y dejar sin abrigo a Valparaíso, para movilizar por el primero de esos puertos una escasa cantidad de carga, *que resulta más barata traerla por el segundo*».

* * *

El 22 de Julio el señor Cruzat Vicuña contestaba en «El Mercurio» de Santiago a esos editoriales de «El Mercurio» de Valparaíso, extrañándose en primer término de que hasta se gastara tiempo en discutir, si fué o no conveniente la construcción del puerto de San Antonio.

«Discutir esto ahora, ante un hecho consumado, con el puerto por terminarse — dijo — no pasa de ser un absurdo y un contrasentido. Tanto valdría discutir ahora, para resolver sobre la construcción del molo, si don Juan Bautista Pastene cometió o no un error al fundar Valparaíso en el sitio en que se encuentra, o discutir también si, a raíz del terremoto, habría sido o no conveniente transladarlo a Quintero o San Antonio, aunque hubiera sido necesario expropiar y pagar lo que aquel cataclismo dejó en pie. Con los 200 millones de pesos que costará Valparaíso entre reconstrucción, obras de puerto, cauces, etc., talvéz se habría podido hacer algo mejor de lo que siempre será el puerto de Valparaíso.

«Me parece, pues absurdo dilucidar este punto, pero no quiero dejar sin contestar brevemente la teoría que sustenta «El Mercurio» con relación a la política portuaria en general.

«Dice que el *principio fundamental* en materia de puertos es el que sigue: pocos pero buenos. Entre paréntesis, diré que este principio tan fundamental que ha descubierto «El Mercurio» y sobre el cual parece no admitir ni media palabra más, tiene una ventaja también fundamental y es la amplitud que cabe en su interpretación. «El Mercurio» entiende, al parecer, que esto significa: uno, pero bueno: Valparaíso y nada más».

El señor Cruzat Vicuña entra a considerar el punto de las distancias comparadas y de la capacidad de movilización de Valparaíso y San Antonio, demostrando con números la grande economía que significa el segundo, al cual sin embargo no se le da otro carácter que el de puerto auxiliar de Valparaíso. Por último, analiza la teoría fundamental de M. Sauvaire Jourdan, que resulta absurda al equiparar el problema en dos países de configuración territorial totalmente diversa, como son la Francia y Chile.

«No debe ser tan grande el desastre portuario de Francia — dice — cuando, con la experiencia adquirida y después de publicada la opinión de M. Sauvaire Jourdan, y de los luminosos artículos de «El Mercurio» de Valparaíso, ese mismo Gobierno francés ha construido en estos últimos años el puerto de Cette, a pocos kilómetros de Marsella; Niza, ubicado en la misma zona, y ha invertido gruesas sumas en mejorar sus demás puertos.

«Y esta misma política ha seguido ese Gobierno en Arjelia, donde en los últimos tiempos ha mejorado considerablemente o construido en su mayor parte, los puertos de Arjel, Phillippi-Ville, Oran, Mostaganem, Dgidgilih, Tunez, Bonex y Bizerta, algunos de los cuales se encuentran a corta distancia unos de otros . . .

«Y la misma política se ha observado en Italia, donde se encuentran los puertos de Savona, Génova, Spezia, Livorno, Porto Maurizio, Albenga y Civitavecchia, en una zona de 300 kilómetros de la costa del Mediterráneo.

«¿Y en Bélgica? Allí en un radio no mayor de cien kilómetros por ferrocarril, encontramos a Amberes, Zeebrugge, Ostende, Gantes, etc. Lo mismo sucede en Inglaterra, aun en mayores proporciones, y en general, puede decirse, mirando el mapa de la Europa occidental, que casi no hay un rincón abrigado en sus costas, en que no se hayan ejecutado obras portuarias.

«Y si debemos atenernos a los ejemplos otra cosa puede agregarse, con permiso de «El Mercurio» y es que en ninguna parte del mundo se han construido puertos en sitios de las condiciones de Valparaíso. En ninguna parte del mundo existe un molo de las condiciones del que se proyecta en este puerto!»

* * *

La récia argumentación del diputado señor Cruzat Vicuña la continuó en otro artículo con algunos cálculos económicos sobre las inversiones portuarias. Y ante todo, ya entonces, — siete años atrás — daba por hecho la prolongación del molo en la forma que ahora no más se está

construyendo en sus comienzos por la casa Pearson, y para el cual se autorizó la suma de £ 1.470,000.

«Podría asegurarse que la mayoría de los habitantes de Valparaíso — escribía el señor Cruzat Vicuña en «El Mercurio» de Santiago el 26 de Julio de 1919 — se imaginan que con esa suma y ese molo de 1.000 metros va a quedar su bahía definitivamente abrigada y a cubierto de desastres como el ocurrido en el último temporal.

«Podría agregarse que talvéz gran parte, si no la mayoría de los miembros del Congreso, se imaginan otro tanto y esperan que concediendo esa suma, terminarán de una vez por todas las exigencias y destempladas quejas de «El Mercurio» de Valparaíso y los clamores de aquel pueblo.

«Pues bien, están en un error, como lo está «El Mercurio», al decir que con el dinero que se ha gastado en San Antonio (aproximadamente £ 800,000 hasta ahora) Valparaíso estaría resguardado y en condiciones de atender el actual como el futuro movimiento comercial.

«Están en un error y en un error fundamental si así piensan. El molo que se proyecta hasta completar 1.000 metros de longitud, solo abrigará del viento norte, que es el que ocasiona los temporales, el espacio comprendido desde la Punta Duprat hasta un punto intermedio entre el espigón de atraque y la estación de Bellavista . . . Construido el expresado molo, quedarán en las mismas condiciones actuales, expuestos a los mismos temporales y desastres, 500 a 600 metros de los malecones bajos actualmente en construcción y que llegan hasta Bellavista y quedarán siempre expuestos a las mismas furias del mar todos los enrocados que van de Bellavista hasta el Barón.

«Y, por último, la zona de aguas abrigadas que cubrirá el molo, no pasa de unas 35 hectáreas de superficie (San Antonio tendrá 70), quedando el resto de la bahía de Valparaíso destinada a ser siempre, en un día de temporal, el cementerio de los buques que no hayan tenido cabida dentro de su estrecha dársena».

Entra después el señor Cruzat Vicuña a hacer cálculos de la habilitación de Valparaíso con nuevos molos, porque el actual le servirá de poco una vez construido. Y aplica el mismo procedimiento de ensanche para la capacidad de San Antonio.

«En resumen — exclama — mientras en San Antonio solo se habrán desembolsado 19 a 20 millones oro en habilitarlo para un movimiento de 1.000,000 de toneladas, en Valparaíso se van a necesitar 56.000,000 oro para 1.500,000 y más de 80.000,000 para hacer llegar su capacidad a 2.000,000 . . . Y sobre todo esto, viene lo más importante, o sea que el menor costo del puerto, permitirá cobrar en San Antonio menores tarifas a la carga que en Valparaíso y la mercadería y los productos economizarán 100 a 150 kilómetros de un recorrido difícil y costoso por ferrocarril, especialmente cuando se hayan construido, como se harán, los ferrocarriles de Paine a Talagante y de Las Cabras a San Antonio o Melipilla».

Para demostrar que la construcción del puerto de San Antonio no es un absurdo administrativo, cita también la economía de medio millón de pesos que obtiene la sola empresa de los ferrocarriles del Estado en el transporte de su carbón desembarcado en aquel puerto. «Esto — prosigue — salta a la vista, salvo que «El Mercurio» considere que los intereses de Valparaíso y de sus propietarios, están muy por encima de los de la capital de la República y de esas cuatro provincias, y que les es permitido a ellos a «El Mercurio» y a los propietarios de Valparaíso, erigirse en los únicos árbitros que han de disponer de todas las inversiones fiscales respecto a puertos, ferrocarriles, etc.».

* * *

En un nuevo artículo, don Manuel Cruzat Vicuña remató la polémica que desde las columnas de «El Mercurio» de Santiago había venido sosteniendo con el redactor editorial de «El Mercurio» de Valparaíso. Pero los tópicos principales desarrollados en ese último artículo, del 29 de Julio de 1919, solo pueden recordarse ahora, como manifestación del pro-

greso que ha alcanzado San Antonio y como retrato de la situación de siete años atrás.

Para probar el fracaso de San Antonio, «El Mercurio» había dicho que en 1918 se habían desembarcado en ese puerto 128,205 toneladas de carga y que solo dos que se ha habilitado el primer atracadero de buques en los malecones que solo ahora tienen en parte sus líneas de ferrocarril.

«Todo esto que debía saber «El Mercurio» y que seguramente sabe, no ha sido óbice para aducir tan pobre argu-



El temporal de Junio de 1926 en la bahía de Valparaíso.
El malecón barrido por las olas.

hubo 6,796 toneladas para embarque de retorno.

«Sabe «El Mercurio» desde luego o por lo menos debía saberlo — contestó el diputado — que las 130,000 toneladas son de buques carboneros venidos de Lota o Coronel y que ninguna mercadería de retorno podían llevar a esos puertos. Y sabe también o debía saberlo, que San Antonio, con todas sus obras inconclusas, sólo está habilitado en forma provisoria, precisa y especialmente para ese movimiento de carbón.

«Para un movimiento general faltan grúas que solo ahora se están instalando. Han faltado bodegas que solo ahora se construyen. Hace apenas un mes o mento. Precisamente, lo raro es que faltando aun todos esos elementos de movilización, no estando tampoco terminado el molo de abrigo del puerto, hayan ido buques el año pasado a llevar 7,000 toneladas de mercaderías». (Y ahora, ¿qué decir de las 800.000 toneladas del año pasado?).

No era con más base de seriedad el argumento de las dificultades para la entrada al puerto. El señor Cruzat Vicuña respondió que más de mil embarcaciones entre vapores, veleros, convoyes de chatas, remolcadores y también buques de guerra, habían entrado o salido en los dos o tres años últimos, sin que ninguno hubiera tenido la menor dificultad para hacerlo.

«Hubo uno, uno solo — proseguia — que pretendió entrar y no lo hizo, atribuyéndolo a las pésimas condiciones portuarias que con anteojos de larga vista descubrió para el futuro en el rival (!) de Valparaíso, como lo dijo «El Mercurio» en aquel entonces. Fué un vapor de la Sud Americana que, hace cuatro años, salió de Valparaíso en viaje de placer. Cargado de numerosos turistas y de un redactor de «El Mercurio» de Valparaíso, se presentó en demanda del puerto; pero esos turistas, con el espíritu deprimido por un mareo general y pérdida la serenidad por esa causa, le tuvieron miedo a San Antonio y valiéntemente le volvieron las espaldas, declarándolo el peor de los puertos del país.

«Es cierto, hay que reconocerlo, que aquel día soplaba un fuerte viento sur y había una gruesa marejada, pero el redactor de «El Mercurio», para traer hoy aquel ejemplo, olvidó que en aquel entonces, hace cuatro años, el molo que defiende al puerto de ese viento sur, estaba apenas en la mitad de su longitud actual.

«Si se hubieran presentado esos mismos turistas delante de Valparaíso, el día 11 de Junio último, con alguna mayor razón, me parece, podrían haber declarado que era un puerto imposible y que debería abandonarse definitivamente. Todo lo cual no pasa de ser un absurdo, lo mismo en el caso de Valparaíso que en el de San Antonio».

Terminada la defensa de las condiciones portuarias de San Antonio y de los servicios que dentro de poco iba a prestar, el señor Cruzat Vicuña, decía:

«Ante esta situación real y verdadera, yo me he preguntado: ¿qué ha querido significar «El Mercurio» de Valparaíso al aplicar a San Antonio la palabra *fracaso, enorme fracaso*? Para satisfacer mi curiosidad he buscado en un conocido Diccionario de la Lengua y he encontrado lo siguiente: «*Fracaso*: caída o ruina de alguna cosa, con rompimiento y estrépito».

«No hay duda, «El Mercurio» se equivocó lamentablemente, confundiendo a San Antonio con Valparaíso, después del último temporal. Se ha equivocado, como se equivocó al atribuir a San Antonio el último fracaso de Valparaíso, por no haberse invertido en éste el dinero de aquel, ya que con todo ese dinero no se habría alcanzado a construir un mediano abrigo en el puerto de sus preferencias».

Termina el articulista señalando la injusticia de los ataques de «El Mercurio» a la Comisión de Puertos, siendo que a esa Comisión estaba vinculado como miembro el diputado por Santiago don Raúl Claro Solar, «el alma, el verdadero impulsador de la campaña pro Valparaíso en el Congreso, hecho que reconocerán hidalgamente los propios representantes de aquel puerto, y tarea en la cual el propio diputado por Melipilla y San Antonio ha estado siempre dispuesto a acompañarlo».

* * *

Tales fueron los términos de aquella interesante polémica de don Manuel Cruzat Vicuña con «El Mercurio» de Valparaíso; y es fuerza reconocer el ámplio conocimiento de la materia que tenía el primero y lo vigoroso y sólido de su argumentación.

En el Congreso el debate sobre las obras portuarias no siguió con menos interés, aunque con bien poca continuidad. En la sesión del 22 de Agosto en la Cámara de Diputados, votáronse algunas indicaciones de mucha importancia, entre ellas una del señor Ramírez Frias para autorizar únicamente «*la terminación de las obras de abrigo del puerto de Valparaíso y de los trabajos complementarios del mismo*». Votada nominalmente la indicación, fué rechazada por veintisiete votos contra cinco. Votaron afirmativamente los diputados señores Guillermo Edwards Matte, Sergio Pizarro, Carlos Alberto Ruiz, Romualdo Silva Cortés y Francisco Vidal Garcés. ¡Ni siquiera los diputados de Valparaíso dieron el voto a la proposición!

El proyecto de la Comisión, que comprendía a Valparaíso con los demás puertos, fué aprobado por unanimidad. El gasto general era como de cinco millones de libras.

En la sesión siguiente del 29 de Agosto, el honorable diputado por Santiago,

don J. Ramón Herrera Lira, dió principio a algunas observaciones a propósito de los cargos que formulaba contra el Congreso la prensa porteña, con motivo de los daños del último temporal. El señor Herrera Lira observó que debía verse en ello un desahogo natural de la impresión del primer momento; «ya que si el Congreso — dijo — hubiera despachado el proyecto, no digo este año, sino el año anterior, su aprobación no habría tenido ningún resultado para el efecto de impedir los desastres que causó el temporal en Valparaíso».

«Pero quiero comprobar — agregó — que a la H. Cámara no le cabe ninguna responsabilidad en esta materia; y para ello voy a dar lectura a algunos documentos irredargüibles. Por estos documentos queda perfectamente comprobado que fué el pueblo de Valparaíso, los representantes del pueblo, los que pidieron que no se construyera primero el rompeolas y que se procediera de preferencia a la construcción de los malecones y el espigón de atraque. Es necesario que las cosas queden perfectamente en su lugar . . .».

Se refiere el honorable diputado a una nota de la Comisión de Puertos, firmada por su secretario, don Jorge Lira Orrego, y dirigida al Ministro de Hacienda, a propósito de los cargos que se hacían por acá a los miembros de esa Comisión de Puertos. La nota transcribía estos extractos:

(Sesión de la Junta Local de Valparaíso en 24 de Octubre de 1910). «El señor Sweeny . . . «Cree que se impone la construcción de malecones definitivos, por lo menos hasta la proximidad de Bella Vista, *aunque fuese sacrificando la longitud del rompe-olas.*

«*Los vicealmirantes Montt y Uribe manifestaron estar en perfecto acuerdo con estas ideas . . .*

«*De igual modo opinaron los señores Larraín Alcalde y Pérez de Arce, agregando este último que todo lo expuesto concordaba con la opinión pública de Valparaíso,* manifestada públicamente en una ocasión».

«Discutido este asunto en la Comisión de Puertos en sesión de 23 de Diciembre de 1910, se emitieron las siguientes opiniones:

«*El señor Montt,* dice que a su juicio bastaría con contratar las obras de la primera sección (Espigón de Punta Duprat, y 1,000 metros de malecones) y el malecón frente a la ciudad hasta un poco al Oriente de la Estación de Bellavista.

«Las demás obras podrían considerarse como obras de ensanche futuro del puerto, y no comprenderse por ahora en la licitación . . .».

«*El señor Claro Solar,* declara que, a su juicio, la mejor solución consistiría en contratar el conjunto de las obras del puerto proyectadas, dividiendo esas obras en tres o más secciones para los efectos de su ejecución y pago . . .».

«Y agrega más adelante:

«En diversas ocasiones ha tenido oportunidad de exponer *las razones que aconsejan no construir malecones desabrigados,* como serían estos últimos (los mamalecones, que tendrían el carácter de rompeolas, carecerían de eficacia, como elementos de movilización de mercaderías, y estarían expuestos a destruirse por efectos de los temporales».

«*El señor Doll* refuerza las observaciones del señor Claro Solar».

«*El señor Reyes Cox* se manifiesta también contrario a la idea de incluir en la primera sección el malecón hasta Bella Vista».

«*El señor Lira* adhiere a las observaciones formuladas por el señor Doll».

«Las opiniones emitidas en las sesiones que brevemente dejo extractadas, — sigue el secretario don Jorge Lira Orrego — demuestran hasta la evidencia, que los ingenieros que formaban parte de la Comisión de Puertos, sostuvieron siempre la necesidad de construir atracaderos abrigados; y si se oponían a la erección de malecones a lo largo de la ciudad, era bajo la convicción que siempre mantuvieron y mantienen hasta hoy, de que la construcción del molo de abrigo, primaba sobre las demás obras consultadas en la segunda y tercera secciones del proyecto definitivo.

«En cambio en la Junta Local de Valparaíso, se expresó claramente que era preferible construir malecones sólidos, hasta la estación de Bella Vista, *«aunque fuera sacrificando la longitud del rompe-olas»*, como lo manifestó el señor Sweeny, gerente de una de las compañías de navegación más poderosas del país, con la adhesión de los almirantes señores Montt y Uribe, y de los señores Larraín Alcalde y Pérez de Arce, a la sazón director de «El Mercurio» de Valparaíso, quien agregó que esa opinión era el eco de la manifestada por el pueblo del vecino puerto».

«No puede concebirse una contradicción más flagrante que la en que ha incurrido la redacción del diario, cuyo director se había manifestado en forma tan clara, como la de que da testimonio la copia del acta preinserta».

* * *

Conste que el acta transcrita de 1910, solo vino a conocerse en 1919, a raíz del temporal de entonces. Nosotros volvimos a recordarla entre la documentación de un artículo publicado en «La Unión» el 15 de Junio de 1926, a propósito de los comentarios sobre el nuevo desastre; y poco después se decía en «El Mercurio» que al lado de la cuestión principal había surgido una secundaria: «la de si se hizo bien o mal al dar la preferencia a las obras destinadas al atraque de los buques y a las faenas del carguío, sobre las del abrigo». Añadía como explicación:

«La verdad es que, conociéndose muy bien nuestra idiosincrasia, se pidió desde Valparaíso que se ejecutaran de preferencia las primeras de las obras indicadas. La violencia de las olas en los temporales, junto con azotar los malecones, golpearían también a la memoria de los hombres de Gobierno, y los inducirían a continuar los trabajos de construcción del puerto, como ha ocurrido en realidad. A la inversa, hechos los abrigos y desaparecidas las protestas por los efectos de los temporales, habría seguramente caído sobre los trabajos en Valparaíso el manto del olvido». (Editorial del 24 de Junio de 1926).

Pero aun aceptando el punto de vista del redactor de «El Mercurio», de hacer primero los malecones para obligar a construir después la defensa, se corría el peligro de que mientras se concluyera la defensa, hubieran desaparecido los malecones y hasta los buques! No es pues, muy halagador lo que se arguye «como un homenaje y como un acto de justicia respecto de los respetables vecinos de Valparaíso, cuya opinión prevaleció al tratarse del órden de preferencia de las obras . . .»; todo lo cual, según «El Mercurio», « *no tiene ahora valor práctico alguno*» para recordarlo.

¿Y qué viene a ser lo práctico? Va a saberse enseguida por boca del mismo diario:

«El molo de abrigo que se construye tendrá en definitiva mil trescientos metros de largo. Se construyeron trescientos y se están construyendo ahora setecientos. Los trescientos metros restantes harán una falta enorme. Por su dirección oblícua, con respecto a la marejada, abrigarían un vasto espacio y quedaría con ellos definitivamente terminado el sector poniente del puerto. El abrigo del costado oriente, aunque muy necesario, admite espera».

Cuando nada se consiga después del nuevo gasto, sí que tendrá algún valor práctico recordar entonces estas opiniones, a fin de no embarcarse en las otras obras del costado oriente; pues, siguiendo la lógica se dirá que el desastre del costado poniente, se debe a que falta el abrigo del costado oriente y que sin estar completo todo el cierre, tampoco se puede juzgar de la bondad de las obras marítimas . . . !

Por lo demás, como una muestra de los vaivenes y oscilaciones con que se han llevado estas cosas, recordaremos aquí que el director de «El Mercurio» don Julio Perez Canto, convino, en un artículo que lleva su firma, en la necesidad de modificar el plano de las obras marítimas de Valparaíso y convino, sobre todo, *en la inutilidad de la prolongación del rompe-olas de Punta Duprat*, que reclama como indispensable el editorial de «El Mercurio» del 24 de Junio de 1926. El artículo del señor Pérez Canto aparece en

el núm. 55 de la «Revista Económica», correspondiente al 21 de Julio de 1919. Bajo el título «La catástrofe marítima», el señor Pérez Canto comenta los desastres de la bahía y dice en el editorial de la citada Revista:



El Restaurant de la Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero.

«En la ejecución de las nuevas obras, será necesario tomar muy en cuenta la circunstancia especial *de haber quedado en duda la eficacia de la prolongación en 700 metros, del molo o escollera de Punta Duprat, para abrigar el interior de una bahía como la de Valparaíso...*

«Para nosotros, el error que se ha cometido en las obras del puerto ha sido el de despreciar los consejos de la ciencia, cuya última palabra en la materia se encuentra en el proyecto del ingeniero holandés don Jacobo Kraus. Lo que se ha hecho hasta ahora, si no un fracaso, es algo muy deficiente. Con todo, sería aún tiempo de volver por el proyecto Kraus construyendo la escollera y atracaderos del Baron y el ante puerto de Las Habas.»

En el editorial del núm. 57 de la misma Revista, de fecha 4 de Agosto de 1919, se comenta el caso de la destrucción del Muelle Fiscal, sin habilitar nada en su reemplazo. Los buques tenían que dejar depositadas sus mercaderías en lanchas y faluchos, ya que la Aduana no tenía muelle y el transporte «Rancagua» había demorado *más de dos meses* en la descarga...!

«*Ha habido error* — decía la «Revista Económica» — *en la concepción de las obras del puerto* y falta de diligencia para prevenir las consecuencias de ese error. Si en vez de destruir el Muelle Fiscal para formar un muro de atracadero se le hubiese conservado, tal como se proponía en el proyecto Kraus, protegiendo con una escollera toda la zona de mar que enfrenta a los almacenes de aduana, no se habría producido la congestión que señalamos y las naves habrían tenido desde luego una zona de abrigo contra los temporales del norte nordeste. En vez de tal medida previsora *se construyó el Molo de Punta Duprat que nada abriga y se destruyó el Muelle Fiscal, sin necesidad y con gran perjuicio para el comercio*».

Estamos en todo y por todo de acuerdo con el director de «El Mercurio» de Valparaíso don Julio Pérez Canto y no lo estamos con el director que le precedió, don Guillermo Pérez de Arce, quien fué uno de los que aprobaron los planos de la comisión de Puertos, donde *ha habido error en la concepción de las obras*; bien que al señor Pérez de Arce no le caben responsabilidades de técnico.

El ingeniero don Domingo Casanova O. comentaba así la gestación de los planos: «En cuanto al procedimiento seguido en el trabajo, no pudo ser más singular: se nos ha dicho que una idea nacida en la sub-comisión técnica, era sometida al exámen de la Comisión plena. De aquí iba a Valparaíso para el visto bueno de una Junta Central de Puertos y de cierto director de un gran diario. De allá volvía, aprobada o modificada. En resúmen, se comparó semejante procedimiento a las trayectorias y los choques de una pelota».

Viene al caso adelantar estas críticas publicadas en los «Anales del Instituto de Ingenieros de Chile» del mes de Abril de 1924, y terminada la digresión, sigamos adelante, tomando el punto que habíamos dejado en la Cámara.

* * *

En la sesión del 1.º de Septiembre de 1919, el honorable diputado señor Herrera Lira volvió a referirse a los términos de la nota del secretario de la Comisión de Puertos don Jorge Lira Orrego, terciando nuevamente en la discusión del proyecto de la ley general sobre construcciones portuarias, a raíz de un discurso del honorable diputado por Valparaíso don Lorenzo Montt.

«Comprendo — dijo el señor Herrera Lira — que los representantes de Valparaíso defiendan con calor el proyecto, por cuanto se establece que se terminen las obras de ese puerto. Es cierto que las condiciones de la bahía de Valparaíso son detestables, y será muy difícil, por no decir imposible, que por más dinero que se gaste, llegue a tenerse un *puerto perfecto*, bien abrigado y en las condiciones necesarias que exige el desarrollo del comercio; pero, por otra parte, se trata de un puerto en el que se han invertido ingentes sumas en obras que no se pueden abandonar, de un puerto conocido en el mundo entero y considerado hasta hoy como el primero del Pacífico, no tanto por sus condiciones de abrigo y facilidades para la carga y descarga de las mercaderías, que no las tiene, sino por la importancia especial de la ciudad de Valparaíso.

«Pero se hace indispensable insistir en que si este puerto no reúne las condiciones de seguridad y de abrigo que requiere todo puerto moderno, ello no es debido a la desidia de los Poderes Públicos ni a la negligencia del Congreso, como lo ha afirmado tantas veces, tanto la prensa de Valparaíso como sus representantes en este recinto».

Continuando en el desarrollo de sus observaciones, el señor Herrera Lira dijo entre otras cosas:

«Las pruebas a que ha estado sometido el puerto de Valparaíso en el presente año, demuestran perfectamente que las obras que se construyen no van a satisfacer los anhelos de los que proyectaron esas obras, que son también los de todos los habitantes de Valparaíso y del país entero.

«A mi modo de entender, por lo que he visto siempre en Valparaíso, que es un puerto por el cual tengo mucha simpatía y predilección, se ha cometido allí un error en ir quitándole al mar precisamente la superficie más abrigada contra los vientos reinantes en épocas de temporal.

«*El señor Cruzat Vicuña.*—Y todavía se ha dicho que se ganen más terrenos al mar.

«*El señor Herrera Lira.*—Creo que la parte donde se han construido los almacenes fiscales, el antiguo muelle fiscal y el muelle Prat, era la zona llamada a haber servido de puerto abrigado para las naves. Sin embargo, poco a poco, en el curso de algunos años, se fué privando al puerto de esta porción abrigada, construyendo en ella malecones que arrojaban al mar, hacia la parte desabrigada.

«Convendría, naturalmente, al decretar la continuación de las obras del puerto,

considerar las consecuencias producidas por el último temporal, y tratar de reformar las obras para que se subsanen los inconvenientes y los perjuicios que han causado.

«El rompeolas interrumpe el oleaje desencadenado por el temporal, pero no evita la causa que los producen, que son los vientos, que siguen ejerciendo de hecho su acción, a través del molo».

* * *

Como el proyecto que se discutía, era para la habilitación de varios puertos, el señor Herrera Lira solicitaba en aquella oportunidad el circunscribir la discusión al sólo puerto de Valparaíso. Y enseguida habló de la necesidad del ferrocarril por Casablanca.

«Yo he formado a la ligera — dijo — un cróquis de las zonas de atracción del puerto de Valparaíso que manifiesta la necesidad de preocuparnos de los ferrocarriles que serán necesarios para su servicio.

«Actualmente el ferrocarril que une a Santiago con Valparaíso tiene un desarrollo de 187 kilómetros; sabe la Honorable Cámara que las condiciones de este ferrocarril no permiten aumentar su rendimiento económico, porque, como se dice, las dificultades de tracción la hacen sumamente costosa, no solamente para el transporte, sino también para su mantenimiento en buen estado.

«Por consiguiente, es indispensable pensar en construir el ferrocarril de Santiago a Valparaíso por Casablanca, al mismo tiempo que se autorice la contratación de las obras complementarias de ese puerto

«Ese ferrocarril acortaria el trayecto en 30 kilómetros, considerando solamente a Santiago como ciudad servida por él; pero como el puerto de Valparaíso sirve principalmente a las provincias de Aconcagua, Santiago, O'Higgins, Colchagua, Curicó y aun hasta Talca, sería necesario completar esa red en condiciones que hagan el transporte de mercaderías que se exportan o que se introducen por Valparaíso, en forma económica, para que se aumente su capacidad y se abarate el transporte.

«He dicho ya que de Santiago a Valparaíso, por Casablanca, la extensión del ferrocarril se reduce a 150 kilómetros.

«El ferrocarril de Santiago a San Antonio tiene sólo 112 kilómetros, y esto prueba la necesidad de que la Honorable Cámara se fije, inspirada solamente en el servicio del país, en las condiciones de superioridad que presenta el puerto de San Antonio sobre el de Valparaíso.

«Pero como ese puerto es nuevo y no tiene las condiciones necesarias para atraer el comercio, sería preciso desentenderse en estos momentos de las ventajosas condiciones que tiene sobre Valparaíso.

«*El señor Rivas Vicuña* (don Pedro). —¿Y qué dice el honorable señor Cruzat?

«*El señor Herrera Lira.*—Es conveniente que la Honorable Cámara tome en cuenta los antecedentes a que voy a dar lectura.

«Constan en un cuadro que contiene el kilómetraje de diversas rutas a los puertos de Valparaíso y San Antonio. Voy a dar lectura a ese cuadro que por sí solo ilustra la cuestión en forma irredargüible».

* * *

El cuadro a que dió lectura el señor Herrera Lira, comprendía el kilometraje comparado de veinte distancias de otras tantas rutas a los puertos de Valparaíso y San Antonio. En todas se manifestaba la ventaja muy considerable del segundo sobre el primero.

Pero estos asuntos no interesaron particularmente a la Honorable Cámara, como que ni siquiera fueron aprovechados por los diputados de Valparaíso para nuevos aspectos del debate.

En la misma sesión del 1.º de Septiembre, se había promovido una incidencia muy agria con una indicación del honorable señor Ramírez don Tomás, «*para desglosar del artículo 1.º, ya aprobado, la parte relativa al puerto de Valparaíso, a fin de tramitarlo como un proyecto separado*». Votada nominalmente la proposición, fué rechazada por veinticinco votos contra cinco, que correspondieron a los señores Garcés Gana, Herrera Lira, Ramírez Frías, Rivas Vicuña don Pedro y Vidal Garcés. Se abstuvieron de votar

los señores Blanlot Holley, Boza Lillo, Cruzat Vicuña y Sierra.

Sin mayores incidencias que no nos interesan particularmente, el proyecto lo despachó la Cámara el 27 de Noviembre de 1919. Pero faltaban aun más de dos años para que se convirtiera en ley. Días antes de la aprobación hecha por la Cámara, había sido nombrado de nuevo para la cartera de Hacienda don Guillermo Subercaseaux.

* * *

Las obras del puerto continuaban por entonces, destruyendo lo bueno que teníamos, sin darnos nada ni regular en reemplazo. De esta manera, desaparecieron el antiguo y excelente Muelle Fiscal, que importaba cuatro millones y medio de pesos oro de 18 d, y el Muelle Prat, para pasageros, construído con la misma clase de materiales y forma de fundación que el otro; es decir, llevando fierro y cemento con columnas cilíndricas de base.

Haciendo una página histórica, de circunstancias, decíamos en un artículo de «La Unión» publicado el 9 de Noviembre de 1919:

«Se han deshecho ya dos tramos del Muelle Fiscal, que con la prosecución de las obras marítimas del puerto de Valparaíso, será reemplazado por malecones macizos en toda su extensión. He aquí, pues, una de las principales obras públicas de la nación, como fué en su tiempo el Muelle Fiscal de Valparaíso, condenado a desaparecer totalmente, no por la acción de los elementos, de los cuales salió siempre victorioso, sino por la acción destructora de las obras de antaño, que suele reclamar ogaño para la uniformidad de las suyas. Así desapareció en Santiago el famoso puente de Calicanto, que era un estorbo para la debida uniformidad de las obras de la canalización del Mapocho.

«En Valparaíso es el avance de los malecones de tierra firme lo que sacrificará al famoso Muelle que en su tiempo, lo repetimos, fué un orgullo de la ingeniería, de que pudo jactarse el profesional inglés don Juan Hughes, autor de los planos y director de los trabajos».

El Muelle Fiscal, llamado primitivamente Muelle de la Aduana, tenía esta leyenda en la primera hoja de sus planos:

«Puerto de Valparaíso.—Proyecto del Muelle separado de la tierra y del puente que con élla lo une.

Que por órden de S. E. el Presidente de la República don Federico Errâzuriz Zañartu y a indicación del señor don Francisco Echáurren Huidobro, Intendente de la provincia.

Formó el 30 de Septiembre de 1871.

J. Hughes,
Mem. Instit. Civil Eng.

Cuando las obras aún no se terminaban, el ingeniero Hughes, falleció en Valparaíso el 2 de Septiembre de 1874. La conclusión total del Muelle, se verificó en el mes de Junio de 1883. Inmediatamente se empezaron los trabajos del Muelle Prat, de pasageros, que tuvo un real estreno el 14 de Marzo de 1884, pues lo usó entonces para su desembarco S. A. el Príncipe Oscar Carlos Augusto, el segundo de los hijos de S. M. Oscar II, Rey de Suecia y Noruega. Un mes después, el Muelle se entregaba al uso público. El costo de la obra fué de $ 150.000 oro de 18 d.

Tanto en el proyecto Kraus como en el proyecto anterior de Casanova, se conservaban estas obras, como dijimos. El sitio del Muelle Fiscal, lo aprovechaban ambos proyectos para una de las dársenas del puerto comercial que se necesita en Valparaíso. Dispuesto el relleno que ahora cuesta un dineral, el ingeniero don Domingo Casanova O. escribía:

«Hoy ese sitio tan eminentemente apropiado para situar el puerto comercial, ha sido asesinado, si se nos permite la expresión, pues ahí se ha construído un terraplen que ha rellenado casi la mitad de la superficie disponible, no dejando amplitud suficiente para ubicar las dársenas con la capacidad y el abrigo que pide Valparaíso . . .». «El Diario Ilustrado» del 10 de Agosto de 1919).

* * *

Volvamos al proyecto general sobre puertos, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados el 27 de Noviembre de 1919 y al cual le faltaban más de dos

años para convertirse en ley. En el Senado solo vino a discutirse en las sesiones extraordinarias de 1921. Una indicación de aplazamiento que se hizo en la sesión del 12 de Octubre resultó rechazada por catorce votos contra tres. Esta misma votación se produjo para la aprobación en general del proyecto el día 25 de Octubre.



Quintero: El bote volador Guardia Marina Zañartu, preparándose para un ejercicio.

Participaron en el debate los señores Zañartu, don Héctor; Valdés, Bulnes, Echeñique, Ochagavía, Aguirre Cerda, Briones Luco, Mac-Iver, Errázuriz y varios otros; pero las observaciones de estos honorables senadores tuvieron un carácter general, sin los aspectos especiales que estamos buscando. Deberemos sí, hacer una excepción del discurso del honorable señor Ochagavía.

Manifestó este respetable senador que Valparaíso era un resumidero, y que nunca quedaría debidamente arreglado. Refiriéndose al contrato con la casa Pearson, dijo: «La administración que celebró este contrato entendió que con las obras que a él se refería, quedaría definitivamente terminado el puerto de Valparaíso . . . Y después de invertir en estas obras la suma de 2.400,000 libras esterlinas, que es el valor del contrato celebrado con la casa Pearson, sin haber obtenido el resultado que se perseguía, ¿cómo es posible que se nos venga a pedir autorización para gastar 1.470,000 libras más, a fin de ejecutar las obras que nadie sabe cuánto van a costar ni cuánto durará su ejecución? Y todavía es de temer que, después de iniciada la construcción de estas nuevas obras, se vea que la suma de 1.470,000 libras es insuficiente para el objeto y, a fin de no perder el dinero ya invertido, haya que autorizar el gasto de una suma mayor».

Refiriéndose a las obras de abrigo, dijo el señor Ochagavía que el ingeniero señor Scott le había manifestado al Presidente don Pedro Montt que, sin dos molos de más de mil metros cada uno, la bahía de Valparaíso no estaría completa; todo lo cual significaba trabajo para más de un siglo, y todavía quedaría el problema de si esos dos molos se mantendrían en pie . . . !

En la sesión del 1.º de Diciembre de 1921, se terminó la discusión del proyecto, que tuvo que volver a la Cámara para algunas modificaciones de detalle. Y cumplidos todos los trámites constitucionales, se promulgó la ley N.º 3,835, de 11 de Enero de 1922, de que hablamos al principio de este capítulo.

XVI.

El puerto de San Antonio en 1922. — Declaraciones de un miembro de la comisión de Puertos.— El ferrocarril de Las Cabras a San Antonio.—Cuando el proyecto llega al Senado se promueve un gran movimiento en Valparaíso.—Declaraciones de los senadores de la provincia, señores Urrejola, Rivera y Garnhan.—Si no pasa el ferrocarril a Casablanca, no pasará el de Las Cabras a San Antonio.—El Congreso provincial pro ferrocarril a Casablanca.— Algunas declaraciones sobre el problema portuario.—En la Cámara de Diputados.—Otro paso de comedia.—El proyecto de la electrificación, antepuesto al del Ferrocarril por Casablanca.—Un capítulo que debe conocerse.—En qué forma vino a abrirse paso una idea nacida en 1902.—La electrificación de la I zona en sus relaciones con el problema portuario de Valparaíso.—Los estudios de 1908 y las propuestas de 1910.—El capital de la «hulla blanca» en nuestro territorio.—El gobierno dispensa concesiones graciosas de fuerza motriz a las mismas casas que después le venderían la energía eléctrica.—Un gasto de muchos millones de pesos que pudo evitarse.—Los denuncios de los diputados don José Ramón Gutiérrez y don Maximiliano Ibañez y de los senadores don Enrique Mac Iver y don Fernando Lazcano.—Nuevos estudios.—Las propuestas que la Dirección General de los Ferrocarriles vino a aprobar para la I zona en 1921.— Por qué se tornó en ruinoso un proyecto que pudo ser ventajoso.—Una complicación más para el problema portuario de Valparaíso.—El costo con tracción eléctrica en la I zona es muy superior al de la tracción con vapor.—Lo que sostuvo el diputado don José Francisco Urrejola en la sesión del 27 de Agosto último.—La prensa argentina con un vaticinio.—El ferrocarril de Santiago a Los Andes por Chacabuco.—Un juicio sobre esta obra por el distinguido ingeniero don J. Ramón Herrera Lira.

Según dijimos, la ley N.º 3,835, de 11 de Enero de 1922, que concedió, entre otras partidas, un millón cuatrocientas setenta mil libras para «la terminación de las obras de abrigo del puerto de Valparaíso y de los trabajos complementarios del mismo», fué seguida al mes siguiente por otra ley que destinaba tres millones quinientos mil pesos «a la terminación de las obras del puerto de San Antonio y sus instalaciones, y a la ejecución de los servicios de alcantarillado, agua potable, alumbrado etc.,» en esa localidad.

Recomendando estas obras, había dicho antes la Memoria de Hacienda: «Sin ellas, el puerto de San Antonio quedaría incompleto y sería en absoluto deficiente para las necesidades de un porvenir muy próximo. San Antonio está llamado a servir a una extensa zona del centro del país y con la ejecución de la línea férrea de Paine a Talagante y el ferrocarril proyectado de Las Cabras a San Antonio, se dará un gran impulso a la agricultura y a la minería».

Ahora, el mensaje leído por S. E. el Presidente de la República el 1.º de Junio de 1922, dejaba constancia de este hecho:

«La explotación de los puertos se ha iniciado sólo en el de San Antonio, cuyo movimiento comercial, que era de 131,400 toneladas en 1920, llegó en 1921 a 288 mil 777 toneladas.» Agregaremos que en 1922 ese movimiento era ya de *trescientas cincuenta mil toneladas*.

De vuelta de una visita a las obras en construcción, fué entrevistado nuevamente el capitán de fragata retirado y miembro de la Comisión de Puertos, señor Alberto Fuentes, a quien se le preguntó si todo este incremento de San Antonio no sería en desmedro de Valparaíso.

«—No sólo lo será—contesta—sino que ya lo ha sido. Y esto se explica fácilmente. Una sola de las industrias que hace hoy su tráfico por San Antonio, con una importación de 60.000 toneladas al año e igual cantidad por exportación, economiza sólo en fletes $ 20 por tonelada, o sean

dos millones 400.000 pesos al año. Por movilización paga en el puerto alrededor del 40 % de esa suma, de manera que le resulta una economía efectiva de millón y medio de pesos, aparte de la rapidez y seguridad de la carga y descarga en todo tiempo y que desaparecen por completo las mermas, sobre todo en la descarga del carbón. Ahora bien, si la zona de atracción de San Antonio se aumenta con la construcción del ferrocarril desde Las Cabras a ese puerto, todo ese aumento será restado a Valparaíso».

Así tan concretas fueron en Abril de 1922, las declaraciones del señor Fuentes, quien, por lo demás, indicaba medios propios para la defensa de Valparaíso, sin necesidad de cruzarle el camino a San Antonio con medidas draconianas, como son las únicas que se proponen.

* * *

Y entraremos a considerar las nuevas incidencias a que dió origen aquel proyecto del ferrocarril de la estación de Las Cabras al puerto de San Antonio, a que ya nos hemos referido.

La Cámara empezó a considerar el proyecto en la tabla de fácil despacho, en la sesiones de Noviembre de 1921. Recomendando una vez más la obra, dijo el honorable diputado don Jorge Silva Somarriva que el ferrocarril tendría más o menos noventa y tres kilómetros, que servirían a más de 400 mil hectáreas de buenos cultivos.

«Por lo demás — añadió — va a dar salida por el puerto de San Antonio a la carga desde Talca, y a la del ramal de Pichilemu. Es por esto que tiene una importancia enorme para las industrias. Como se ha dicho, este ferrocarril será costeado sin dineros del Estado, pidiendo solo su explotación por cierto número de años».

En la sesión del 18 de Noviembre, el Ministro de Industria, señor Jaramillo, expuso que el proyecto era *de manifiesta urgencia* y la Cámara lo aprobó por asentimiento unánime. Ninguno de los representantes de Valparaíso formuló el menor reparo. Y el honorable señor Silva Somarriva, después Ministro de Hacienda, hizo presente:

«La empresa que está haciendo el ferrocarril a Talagante tiene interés en construír este ferrocarril. He oído decir que la casa Pearson, constructora del puerto de Valparaíso, también tiene interés. Igualmente, he oído que la Braden Cooper tiene sumo interés en la construcción del ferrocarril, porque con él da salida a sus minerales al puerto de San Antonio, en vez de tener que hacerlo por Valparaíso, con un trayecto mucho más largo».

El proyecto se despachó totalmente el 23 de Noviembre y cinco días después llegaba a la mesa del Senado, donde se mantuvo encarpetado por largos meses.

Pero a mediados de Abril de 1923, el presidente del Senado, señor Claro Solar, anunció en la tabla de fácil despacho el proyecto del ferrocarril de Las Cabras a San Antonio. Y aquí ardió Troya. Inmediatamente, el honorable senador de Valparaíso, don Rafael Urrejola pidió que se tratara de la misma manera y en la misma sesión el proyecto de ferrocarril por Casablanca, en tanto que por acá se activaba un Congreso Provincial sobre la misma obra.

* * *

Los senadores de Valparaíso, señores Rafael Urrejola, Guillermo Rivera y Luis Garnham, fueron entrevistados por «La Unión» respecto de lo que tomaba tan de nuevo con el asunto del ferrocarril de Las Cabras a San Antonio.

El señor Urrejola declaró, entre otras cosas, sobre su táctica parlamentaria:

—«Conocedor del espíritu que domina, de hacer cuanta obra se relacione con el auge del puerto de San Antonio, esperaba la oportunidad que se presentara una para ligarla a la construcción del ferrocarril por Casablanca, único medio, a mi juicio, de que los Poderes Públicos tomarán en cuenta los deseos de Valparaíso, de ver realizado el ferrocarril por Casablanca».

Concluía el señor Urrejola por manifestar que sería intransigente y que no pasaría el ferrocarril de Las Cabras a San Antonio si no pasaba también conjuntamente el ferrocarril por Casablanca.

El señor Rivera expuso en la entrevista que acompañaría con todo gusto a su colega el señor Urrejola.

«El puerto de Valparaíso —observó— estaría concluído hace ya algunos años si no hubiera sido por la obra de los que querían a toda costa el puerto de San Antonio.»

Refiriéndose al ferrocarril por Casablanca, cuyo despacho tratábase de obtener conjuntamente con el de Las Cabras a San Antonio, el señor Rivera, manifestó:

«He recibido una petición del Congreso Provincial pro ferrocarril a Santiago por Casablanca, firmada por don Eduardo Devés, y la he contestado inmediatamente, expresando que desde hace veinte años, en la Cámara de Diputados, he venido sosteniendo la necesidad de la construcción del ferrocarril a Santiago, por Casablanca, y que, en consecuencia, diferiré con gusto a la petición del Congreso Provincial, ya que esos propósitos no solo concuerdan con los míos, sino que constituyen una necesidad imprescindible para la debida expansión económica de la provincia de Valparaíso.»

El señor Garnham hizo consideraciones como éstas:

«El ferrocarril por Casablanca no es una necesidad regional, es una necesidad nacional, porque está llamado a incorporar en la zona de atracción del primer puerto de la República todo el centro del país. La electrificación de los ferrocarriles no basta. El porvenir de Valparaíso, que será un puerto dotado de grandes elementos, exige esta nueva vía».

Entretanto llegó la sesión del 23 de Abril en el Senado y se votó una indicación del honorable señor Rivera para eximir del trámite de comisión el proyecto de ferrocarril de Santiago a Valparaíso por Casablanca. La indicación tuvo diez votos a favor y once en contra; pero en la sesión del día siguiente se convino, por unanimidad, que ambos proyectos, el de Las Cabras a San Antonio y el de Valparaíso a Santiago por Casablanca, pasarán a comisión . . . . .

Aceptando este precedimiento, el señor Concha Subercaseaux, que, como representante de la provincia de O'Higgins, había activado la primera de esas obras, no pudo menos de decir: «Por lo demás, la discusión habida me deja la impresión de que ninguno de los dos proyectos será aprobado.»

Este vaticinio resultó profético, porque, cuando había pasado ya más de un año, aún no se tenía el informe de comisión . . .

* * *

El mismo día en que el Senado rechazaba por once votos contra diez la indicación para eximir del trámite de comisión el proyecto del ferrocarril de Santiago a Valparaíso por Casablanca, o sea, el 23 de Abril de 1923, inaugurábase en Valparaíso la solemne asamblea del Congreso pro Ferrocarril por Casablanca. Y vamos a recordar dicha asamblea únicamente en los aspectos que estamos considerando del problema portuario.

Entre las conclusiones aprobadas, además de recordarle al Presidente de la República, señor Alessandri, el cumplimiento de sus promesas hechas a Valparaíso, se acordó pedirle a la representación parlamentaria de la provincia que no dejara pasar el proyecto de ferrocarril de Las Cabras a San Antonio, si no pasaba junto con él, el ferrocarril de Casablanca.

El honorable diputado por Valparaíso, don Elías González Medina, alentó a la asamblea diciendo, entre otras cosas:

«En cuanto al ferrocarril de Las Cabras a San Antonio, estimo que va a beneficiar solamente a San Antonio, porque el interés de la zona agrícola de las provincias del centro del país, que se dice va a servir, estaría perfectamente atendido con ramales a Melipilla que trajeran sus productos al primer puerto de la República, armonizándose así la política portuaria con los intereses de esa región.

«No ha sido, pues, una necesidad nacional ni regional la construcción de ese ferrocarril de Las Cabras a San Antonio creada por las necesidades de esas provincias, sino que es el puerto de San Antonio el que ha creado la necesidad de ese ferrocarril.»

Pero otro de los más caracterizados asambleístas, el ingeniero don Hormidas Henríquez, manifestó que con la construcción del ferrocarril de Pelequén a

Las Cabras, «se impondrá—dijo—la construcción del ferrocarril de Las Cabras a Melipilla y deberemos concurrir a aquel punto a disputarle la carga al puerto de San Antonio». (Desgraciadamente, toda ruta de Melipilla a Valparaíso, sería mucho más larga que la ruta de Melipilla a San Antonio).

recargo sobre el gasto de la antigua movilización a vapor ¡Y así se habla de la nivelación de tarifas, fundándose en la economía que existe para esta línea electrificada! En la sesión del 24 de Agosto de 1926, el honorable diputado don José Francisco Urrejola, refiriéndose a la electrificación de la I zona, suministró estos



Un panorama de Valparaíso, del barrio de El Puerto, desde el Paseo 21 de Mayo.

datos que sintetizan un desastre ferroviario al lado del desastre portuario:

«Los gastos de explotación anual de esa zona ascienden, por intereses del empréstito, a $ 8.800,000 y por costo de energía, a $ 5,100.000: total $ 13.000.000. En cambio se economizan cincuenta mil toneladas de carbón, que representan un valor de $ 3.780,000. *Hay, pues, por causa de la electrificación, un mayor gasto de* $ 10.120,000».

Luego nos referiremos con más extensión al tema de estas cifras.

«Se dice—continúa—que la electrificación de los ferrocarriles ha solucionado el problema de atracción al puerto de Valparaíso, rebajando el costo de la explotación y por lo mismo, el valor de los fletes.»

El distinguido asambleísta, cree que en esto hay un grande error, y que los sesenta millones ya gastados en la electricación y que a fines del año llegarán a cien millones con la adquisición de locomotoras y material rodante, dejarán para los trenes un gasto de mil pesos más que con la movilización a vapor.

No se equivocaba en sus apreciaciones el ingeniero don Hormidas Henriquez: la electrificación de la I zona, significa un

* * *

El mismo día de la inauguración del Congreso Provincial pro Ferrocarril de Casablanca, se dió lectura entre grandes

y atronadores aplausos al siguiente telegrama dirigido al Presidente de dicho Congreso:

«Santiago, Abril 24 de 1923.— Señor Eduardo Devés.—Valparaíso.—Yo seguiré luchando con todo interés por la realización de esa obra, que forma parte de mi programa y a la cual creo están vinculados grandes intereses regionales.— (Fdo.)—*Arturo Alessandri.*»

En realidad, el señor Alessandri, cuando candidato, había dicho desde los balcones de un club político a la muchedumbre apiñada en la Plaza de Victoria, el 2 de Junio de 1920:

«Valparaíso puede contar, bajo la fe de mi palabra, que no miente, con la seguridad de una vida más fácil y llevadera, porque se ha de ver unido con Santiago por una nueva vía férrea, indispensable para la grandeza futura de este puerto, orgullo de la América Latina e indispensable también para que se incorporen a la riqueza porteña las aisladas tierras de Casablanca, que son el corazón de esta provincia.»

Lo curioso es que el mismísimo día 24 de Abril de 1923, fecha del telegrama del señor Alessandri, leído en la Asamblea pro Ferrocarril a Casablanca, producíase en la Cámara de Diputados una declaración oficial que chocaba abiertamente con el telegrama de marras.

Primero que todo, el honorable diputado por Valparaíso, señor Cubillos Pareja, se refirió al proyecto del ferrocarril de Las Cabras a San Antonio, anunciado en el Senado, y preguntó si el Gobierno iba a permanecer impasible «en presencia de esta lucha de intereses entre San Antonio y Valparaíso.»

«*El señor Cruzat Vicuña.*—No hay lucha de intereses, honorable diputado. San Antonio no se preocupa de eso.

«*El señor Cubillos Pareja.*—Tanto se preocupa, que un puerto que no lo era, se está convirtiendo en puerto.

«*El señor Cruzat Vicuña.*—San Antonio se preocupa de sus propios intereses: pero no molesta a los demás.

«*El señor Cubillos Pareja.*—Con la construcción de esos ferrocarriles, se desbandará la carga que naturalmente debe ir a Valparaíso, donde el Fisco ha hecho obras portuarias costosísimas.

«*El señor Cruzat Vicuña.*—La carga va naturalmente al puerto donde el flete resulta más barato, por ser más corto el recorrido.

«*El señor Cubillos Pareja.*—Por lo demás, han manifestado ya interés diversas casas por construír, aún sin garantía fiscal, el ferrocarril de Valparaíso a Santiago por Casablanca...

Terminó el señor Cubillos Pareja, pidiendo al Ministro del Interior una declaración oficial sobre ese ferrocarril que se venía estudiando desde hacía cincuenta años y que habían prometido todos los candidatos a diputados, todos los candidatos a senadores y todos los candidatos a la Presidencia de la República.

El Ministro del Interior, señor Cornelio Saavedra, se limitó a decir, como respuesta:

«*En cuanto a la opinión del Gobierno sobre el punto indicado por el honorable diputado por Valparaíso, me va a permitir su señoría que le diga con toda franqueza, que no estoy en situación de poder dar esa opinión a nombre del Gobierno. Se trata de un asunto de importancia y necesitaria consultarlo antes.*»

El Ministro del Interior se excusaba de *dar una opinión a nombre del Gobierno,* en los precisos momentos en que el Presidente Alessandri telegrafiaba a Valparaíso que la obra del ferrocarril por Casablanca, *formaba parte de su programa* de gobierno. La cosa es más bien para la risa!

* * *

Y pasó un año entero y más, hasta que el asunto volviera a tratarse en el Senado....

En realidad, pocos proyectos con menos suerte que el del famoso ferrocarril de Casablanca, que es como la flor de la higuera.... En los presupuestos del año 1912, se consultaron trescientos mil pesos para iniciar la construcción de este ferrocarril, y conste que no se opusieron los partidarios del puerto de San Antonio. Pero resultó una cosa cómica: la plata no se pudo invertir, porque no había estudios del ferrocarril! El único estudio que

existía era para un ferrocarril minúsculo de trocha de 0,75.

Los estudios y presupuestos definitivos para un ferrocarril de trocha de M. 1.68, sólo vinieron a terminarse en el mes de Noviembre de 1922. Pero mucho antes en Enero de ese año, el Ministerio de Ferrocarriles, había pedido en el Senado, preferencia para tratar de la electrificación de la I zona. Entonces el senador de Valparaíso, señor Urrejola, manifestó la conveniencia de considerar conjuntamente, el proyecto de ferrocarril por Casablanca, «para estudiar a la vista de sus costos y presupuestos, cuál de las dos obras convenía ejecutar, ya que según la Dirección de Obras Públicas podía estimarse el valor de las dos obras como muy aproximado». Sostuvo el señor Urrejola que, dentro de un costo igual al de la electrificación, era preferible construír el ferrocarril a Casablanca, por tener mayor capacidad de arrastre, acortar la distancia entre la capital y el primer puerto, servía importaría una suma muy superior dadera doble vía en relación a la actual.

«*El Sr. Bulnes.*— ¿Y dejaríamos muerto el ferrocarril actual de Santiago a Valparaíso?

«*El Sr. Urrejola.*— Hago esta observación para que no se diga que la nueva vía importaría una suma muy superior al costo de la electrificación de la actual.

«*El Sr. Bulnes.*— Yo no he dicho eso tampoco, señor Senador, Su señoría, en su justo anhelo por servir los intereses de Valparaíso, ha interpretado mal mis palabras. La obra a que su señoría se ha referido, es de un interés local que nosotros, los que tenemos la representación de la República no podremos tomar en cuenta.

«Nosotros tenemos que buscar aquí el interés público, el interés de todo el país, no sólo el interés de Valparaíso. Creo que el interés nacional estará bien servido buscando algún procedimiento para transportar la carga en condiciones más rápidas que en la actualidad...

«En las palabras que ha pronunciado el honorable senador, yo no veo sino el temor de su señoría, de que no se construya el ferrocarril por Casablanca, si se mejora o transforma la actual línea a Valparaíso. Pero nosotros no podemos tomar en cuenta estas consideraciones porque se trata de una línea ya construída, que necesita ser atendida y cuya electrificación sería un negocio para el Estado y un beneficio para el público.

«*El señor Urrejola.*—No he tenido la suerte de ser comprendido por el señor senador de Malleco. Yo no he podido oponerme, señor presidente, a que se trate este proyecto de electrificación de la línea ferroviaria entre Santiago y Valparaíso...

«El Senado debe tener sobre la mesa todos los antecedentes necesarios para proceder a discutir el proyecto a que se ha referido el señor Ministro; y además, debe considerar cuál de las dos obras es más conveniente, sea la electrificación de la línea actual, sea la construcción del ferrocarril por Casablanca. Yo tengo interés en que se realice una de estas dos obras, no sólo como representante de la provincia de Valparaíso, sino como senador de la República.

«*El señor Bulnes.*—Ya la cosa queda muy simplificada después de lo que acaba de decir su señoría... Yo no veo cómo pueda existir oposición entre la idea de perfeccionar una línea ferroviaria ya construída y la de hacer una línea nueva por un trazado distinto.

«Debo decir, por lo demás, que la zona de atracción del ferrocarril por Casablanca está formada en su mayor parte por terrenos de rulo y no por campos fértiles, como son los que cruza el ferrocarril de Santiago a Valparaíso. (Sesión de 30 de Enero de 1919).

Dos años y medio más tarde, en la sesión del 8 de Julio de 1921, el Ministro de Industria y Obras Públicas, señor Torrealba, habló de los desocupados, de los albergues y de la necesidad de aprovecharlos para trabajos públicos. Una de las obras que podría realizarse, era el ferrocarril de Casablanca, «*que es una región agrícola de la mayor importancia, y que dará gran tráfico a la nueva línea férrea*». La buena intención salvaba al señor Ministro!

Algunas palabras del honorable señor Mac-Iver, bastaron para sepultar de nue-

vo el proyecto de ferrocarril de Santiago a Valparaíso por Casablanca.

«Se pretende — dijo — justificar esta línea, ya que no podría justificarse con la producción misma del ferrocarril, con la necesidad de impedir la saturación de la línea de Santiago a Valparaíso por el Tabón. Creo que es útil que se diga que esto no puede ser, que no podemos continuar en este asunto, que no podemos seguir ocupándonos del ferrocarril de Santiago a Valparaíso por Casablanca, que cuesta setenta millones de pesos.

«Estamos ya próximos a la ruina por los errores cometidos: la inacción del presupuesto, la ejecución de obras públicas innecesarias o inadecuadas, y que al fin quedan mal hechas... Este proyecto de ferrocarril a Valparaíso por Casablanca ha sido considerado inútil durante mucho tiempo, por las mismas personas que hoy informan acerca de la conveniencia de llevarlo a cabo. Y la razón de ello cae de su peso. Esta línea tendría únicamente un poder de atracción considerable fuera de Santiago, y él estaría condensado en Curacaví y en los terrenos de Casablanca.

«Por otra parte, hablar de impedir la saturación de la línea a Valparaíso por el Tabón, cuando se está tratando de electrificar esa misma línea, me parece una cosa absurda. La electrificación de la actual línea a Valparaíso, significa darle un poder de tracción doble o triple al que tiene en la actualidad, y ese fué precisamente el objeto con que se ha ideado su ejecución.

«Por lo que he oído al señor Ministro acerca del proyecto de ferrocarril por Casablanca, creo que su señoría no está bien impuesto de él, y a ello se deba talvéz cierta timidez que he creído notar cuando nos hablaba sobre el particular.

«El señor Ministro no debe ignorar que el origen de este proyecto de ferrocarril nació del temor de que con la ejecución de la línea férrea y del puerto de San Antonio, como también del ferrocarril a Quintero, decayera el movimiento en el puerto de Valparaíso. Para evitar en parte esos daños, que se creyó iban a redundar en perjuicio de Valparaíso con la ejecución de esas obras, se ideó ese proyecto de ferrocarril que uniría a Santiago con Valparaíso por Casablanca.

«Pero la honorable Cámara comprenderá perfectamente que si la actual línea de Santiago a Valparaíso puede servir, una vez electrificada, para el doble o triple servicio que el que hoy hace, los treinta o cuarenta millones de pesos...

«*El señor Besa.*—Pesos oro.

«*El señor Mac-Iver.*—O sea cien millones de pesos papel, se van a gastar para llevar a Valparaíso exclusivamente los productos de Curacaví o de Casablanca. Me parece que esto es inconveniente. Creo que es preciso considerar un poco más los intereses generales, sobre todo ahora, en los días que alcanzamos, que serán días largos, que van a prolongarse por muchos años». (Sesión del 8 de Julio de 1921).

Después de estas palabras del honorable señor Mac-Iver, el proyecto del ferrocarril a Casablanca sólo vino a ser despachado por el Senado tres años más tarde, en Mayo de 1924, en las condiciones que recordaremos luego.

* * *

Incidentalmente, como nos hemos referido ya a los resultados de la electrificación, tan opuestos a los que se tuvieron en mira, se hace necesario suministrar algunas informaciones generales sobre este grave asunto, en cuanto tenga atingencia con el problema portuario de Valparaíso.

Acabamos de mencionar una sesión del 8 de Julio de 1921; y ahora agregaremos que, conforme a un acuerdo del Consejo de los Ferrocarriles, tomado en sesión del 9 de Agosto siguiente, el Director General don Manuel Trucco, firmó la escritura de la electrificación, además de la otra para el suministro de energía eléctrica.

Este proyecto era antiguo: venía desde el año de 1902, desde los tiempos del Presidente don Germán Riesco; de manera que puede llamarse contemporáneo del proyecto Kraus. Dos profesionales de nombradía mundial, el ingeniero húngaro von Kandos y el ingeniero italiano señor Pontecorvo, se ofrecieron para ha-

cer los estudios de toda la red. Y en 1908, la Sociedad Italiana Westinghouse, costeó de su propio peculio los estudios necesarios para electrificar los ferrocarriles de la primera sección, como se llamaba entonces la primera zona.

Las proposiciones que hizo, se estimaron como muy ventajosas por una comisión nombrada para estudiarlas. Pero se dijo que la licitación pública era necesaria como medio de permitir la competencia de otras firmas; y también convino en este temperamento la sociedad italiana Westinghouse. El 15 de Junio de 1910, abríanse las propuestas, a las cuales concurrieron sólo dos interesados: la sociedad italiana y la casa alemana de Siemens Schuckert.

Se partía de la base inconcusa de que la idea de reformar la tracción, en vez de un gasto, sería para el Erario Nacional una economía cuantiosa. Ambos proponentes ofrecían los trabajos por cuenta de ellos. El Gobierno los pagaría con la mitad de lo que gastaba en carbón.

Con todo, se creyó, que las ventajas podrían ser aun mayores que las ofrecidas. En el Congreso se dijo por parlamentarios como don Vicente Reyes, que el Presidente de la República tenía necesidad de una ley para pedir esas propuestas públicas; de manera que el acto realizado era nulo. ¡Y al último, la electrificación se vino a hacer por un acuerdo del Consejo de los Ferrocarriles!

En la Cámara, el diputado don Arturo Alessandri, sostuvo (sesión del 17 de Junio de 1910) que el Presidente de la República no necesitaba de una ley para tal objeto; «porque — dijo — así como el Presidente necesita solamente que el Congreso le autorice en la ley de presupuestos para adquirir el carbón y demás elementos necesarios para hacer andar los trenes, el Presidente de la República podría sustituir el carbón, por el petróleo, por la parafina o por cualquier otro artículo». «El Congreso — agregó — faculta al Presidente de la República para que gaste cierta cantidad lubricante para los ferrocarriles. Y yo le pregunto a la Honorable Cámara: ¿irá la Cámara hasta averiguar cuáles son las marcas que debe tener ese lubricante? ¿O es el Presidente de la República, en virtud de sus facultades administrativas, quien elige y compra el lubricante que más apropiado le parece?»

Observó más adelante el señor Alessandri:

«Ahora, yo creo que no debo excusar mi manera de sentir: soy un apasionado loco y frenético de este problema de la electrificación, y, en general, de todo lo que se relaciona con la electricidad. Creo que el país debe hacer todo género de sacrificios por electrificar sus ferrocarriles; este es un problema urgente, es una obra de patriotismo resolverlo». (Sesión citada del 17 de Junio de 1910).

* * *

Realmente, estrechado Chile entre la cordillera y el mar; y disponiendo a lo largo del territorio de esa *hulla blanca* que se nos brinda con todas las caídas de sus aguas, el problema de la electrificación lo veíamos todos muy fácil y expedito. Además, se consideraba que el Gobierno sería dueño de las fuentes que se necesitáran para generar la electricidad. Y por aquí, por este punto tan sencillo, empezaron los procedimientos de una burla a la buena fe nacional.

El honorable diputado por Santiago don José Ramón Gutiérrez manifestó que en el proyecto de la electrificación debía marcharse con tiento, en primer lugar porque nunca se había aplicado en ninguna parte en trayectos tan largos y difíciles como el que mediaba entre Valparaíso y Santiago.

«*Enseguida* — dijo — *es sabido que una de las fuentes de fuerza motriz ha sido cedida por el Gobierno a una de las casas proponentes. En otros términos, el Gobierno ha entregado el mayor capital y la mayor garantía que él ha podido prestar para que se realizase este proyecto. Se ha desprendido de la mejor caución que podía tener para asegurar el éxito del negocio*».

El honorable diputado don Alejandro Huneeus se adhirió a las observaciones de su colega señor Gutiérrez, tomando otro punto de vista, y expuso:

«Recuerdo que en un viaje me encontré con el ex-director de los Ferrocarriles, el distinguido ingeniero don Enrique Budge, en vísperas de su partida a Europa y que consultándolo sobre esta materia, me manifestó que creía inconveniente proceder a la electrificación de los ferrocarriles por una serie de motivos muy justificados.

«Se trata de producir la fuerza motriz por medio de caídas de aguas que están sujetas a intermitencias naturales; y ¿puede el Gobierno contar con años normales, con un mínimum de caídas de aguas suficientes para producir siempre la fuerza motriz necesaria para este servicio?»

Pero el argumento jefe, sólo fué traído una vez más por el señor Gutiérrez, formulando nuevas preguntas que no tuvieron respuesta:

«*¿Por qué se le ha hecho la concesión de la fuerza motriz que iba a producir la electricidad para este ferrocarril, a una casa extranjera establecida en Chile, que se sabía que iba a presentar propuestas? ¿Por qué no se reservó el Gobierno de Chile ese elemento poderoso, si tenía la intención de electrificar una parte de sus ferrocarriles? ¿Por qué empezó por desarmarse del más precioso de los elementos con que contaba para realizar su propósito, poniéndolo en manos de una casa favorecida?*

«Se me dice que cualquiera puede pedir, dentro de las disposiciones legales vigentes, una concesión de esta especie. Y yo pregunto: ¿por qué, si el señor Ministro de Obras Públicas, pensaba y estudiaba desde antes este punto de la electrificación de las líneas por medio de este sistema de propuestas públicas que yo no conocía, no se resistió a hacer esta concesión, o buscó a algún funcionario público que se anticipara a pedirla para el Gobierno, a fin de que no cayera en manos de particulares?»

El honorable diputado don Maximiliano Ibáñez, actual Ministro del Interior, que venía censurando el procedimiento del Ejecutivo, contestó, sin embargo: «El Estado, en cualquier momento, podría mandar hacer las obras que creyera convenientes para la electrificación de un ferrocarril en las aguas del río en que se ha hecho la concesión de que se trata».

«*El señor Irarrázaval Zañartu.* — Pero tendría que pagar la expropiación.

«*El señor Ibáñez.*—Nó, señor diputado.

«*El señor Alessandri.*—Si mil personas pidiesen esas mercedes de agua, a otras tantas se les concedería, porque hay una sentencia de los tribunales que establece que no son incompatibles esas concesiones.

«*El señor Ibáñez.*—No es cosa llana privar al Estado de algo que vale diez o más millones de pesos.

«*El señor Gutiérrez.*—No puedo rectificar a fondo al honorable diputado; pero creo que el Estado va quedando en último término, porque todos los mercedarios se van escalonando y el Estado va quedando en lugar secundario respecto de otros. De modo que, en caso de prelación, se encontraría en situación desventajosa.

«*El señor Ibáñez.*—El Estado podría tomar el agua más arriba.

«*El señor Gutiérrez.*—Yo no soy técnico; pero he oído a los técnicos manifestarse asombrados de esta concesión, que es perjudicial para el Estado». (Sesión del 17 de Junio de 1910).

¡Menuda gresca se formaría en la actualidad si el Ministro del Interior don Maximiliano Ibáñez, recordando lo que sostuvo entonces como diputado, pretendiera quitarle la caída de agua que se le dió gratuitamente a la Chilian Electric Tramway and Light Company Limited, con la cual el Director General de los Ferrocarriles del Estado don Manuel Trucco, actual senador, celebró el contrato de 27 de Septiembre de 1921 para el suministro de la energía eléctrica! Nuestro sapientísimo Gobierno comenzó por hacer un obsequio de lo que después tendría que comprar a precio oneroso al mismo favorecido...

* * *

Defendiendo al Gobierno, salió el inevitable informe técnico — como en los casos de nuestras obras del puerto — y se dijo que el informe favorable a todas las miras del Ejecutivo tenía las firmas de los señores: Enrique Doll, Director

General de Obras Públicas, que presidía la comisión; F. Dörner, Director General de los Ferrocarriles del Estado; E. A. Salazar, profesor de Electrotecnia industrial de la Universidad de Chile; J. Mc. Kerlie, jefe de servicio de materiales de los Ferrocarriles del Estado; O. Schmidt, ingeniero jefe de la Sección Hidráulica del Ministerio de Obras Públicas; y Horacio Valdés Ortuzar, gerente del Ferrocarril Eléctrico de Santiago a San Bernardo, que firmaba como secretario.

Un informe anterior se había producido el 10 de Agosto de 1909, favorable particularmente a la propuesta de la Compañía Westinghouse, italiana, para la electrificación del ferrocarril entre Valparaíso y Santiago y el ramal de Los Andes, firmado por los señores E. Pardo Duval, ingeniero jefe de los Ferrocarriles del Estado; Alejandro Guzman, ingeniero jefe de los Ferrocarriles en construcción de la Dirección de Obras Públicas; A. S. Salazar, profesor de electricidad de la Universidad de Chile; y Horacio Valdés Ortúzar, que era un ingeniero electricista muy conocido. En sustancia decían estos profesionales:

«La electrificación significa desde luego una ganancia neta de *más de tres millones de pesos oro* por disminución de gastos, y una ganancia por aumento de entradas, que no es dado fijar por el momento, pero que puede ser considerable, ante el hecho de que la capacidad general de acarreo de la línea aumentará con la tracción eléctrica en más de cincuenta por ciento. Otra manera de interpretar esta ventaja es que se podrían abaratar los fletes y los pasajes de un modo apreciable».



Quintero: Un recodo de la mansa bahía.

El otro informe a que ya nos referimos, y que se leyó junto con el anterior, establecía la necesidad urgente e impostergable de la electrificación de esta línea, sustentando desde luego estos dos puntos fundamentales:

«1.º El estado de servicio de tracción a vapor en el año de 1908, en la primera sección era ya complicado y costoso, de-

bido a la proximidad del estado de saturación de la capacidad de la línea.

«2.º El incremento medio del tráfico anual será alrededor de cinco por ciento, aun cuando se lleve a efecto la construcción del puerto de San Antonio».

El informe favorable de las Comisiones de Industria y Obras Públicas de la Cámara de Diputados, establecía bien claro, sobre la electrificación:

«*La idea capital del proyecto del Ejecutivo ha sido la de realizar la obra sin necesidad de recursos extraordinarios, ni siquiera de aumentar los gastos ordinarios del servicio de ferrocarriles*».

El honorable diputado don Maximiliano Ibáñez, actual Ministro del Interior, continuó impugnando el procedimiento del Gobierno que prescindía del Congreso; y, en el curso del debate, afirmó resueltamente que lo de la electrificación tenía el carácter de un *negociado*. Presentó asímismo un contraproyecto muy aceptable y que demostraba el estudio que el señor Ibáñez había hecho de la materia.

Visto un voto producido en la Cámara de Diputados, el Ministro don Belfor Fernández, firmó el 23 de Junio de 1912 un decreto de rechazo de las propuestas presentadas. Y a principios de 1913, la Cámara discutió el proyecto de ley presentado a su consideración, sobre electrificación de la primera sección. Fué aprobado en el sentido de contratar, no con los proponentes actuales, sino de pedir nuevas propuestas.

Según el proyecto, el contratista debería hacer el servicio de tracción bajo su responsabilidad por un período de doce años, y el mismo contratista debería suministrar la energía necesaria para la tracción de los trenes, alumbrado y movimiento de maestranzas y demás servicios anexos por el plazo de treinta y cinco años. Tómese nota de estas otras declaraciones en el momento de votar tales artículos y que muestran la distancia que va del proyecto aprobado a lo que vino a hacerse años más tarde:

«*El señor Quezada.*—Yo desearía saber, señor Ministro, qué suerte van a correr los materiales y el equipo, transcurridos los doce años. ¿Van a pasar a poder del Estado?

«*El señor Viel* (Ministro de Industria y Obras Públicas).—Sí, señor.

«*El señor Quezada.*—Pero, en la ley esto no está establecido.

«*El señor Viel* (Ministro de Industria y Obras Públicas).—Pero, se subentiende; y de ello, en las propuestas, se dejará constancia.

«*El señor Izquierdo.*—¿Y los treinta y cinco años?

«*El señor Espinosa Jara.*—Se han fijado porque la concesión del Gobierno para el uso de la fuerza hidráulica, es de treinta y cinco años». (Sesión del 17 de Enero de 1913).

* * *

Los cálculos eran todos tan alegres que el ingeniero electricista don Alfonso Díaz Lira, remataba así, por aquel entonces, un estudio suyo sobre el particular, muy completo:

«Queda, pues, demostrado que el cambio de tracción a vapor por la tracción eléctrica en el período total de 35 años da una economía al Fisco de: *quinientos setenta y tres millones de pesos m/c*, sin que éste haya tenido que hacer ningún desembolso para pagar el costo de la electrificación de la Primera Sección, quedando al final de este período en poder de todas las instalaciones, cuyo costo es de 2 millones 600,000 libras esterlinas». («Nuestros Ferrocarriles: la Primera Sección. — Dificultades de su explotación: sus remedios», pág. 37).

En el Senado el Ministro de Industria señor Zañartu recomendó la importancia que tenía el resolver luego el proyecto ya aprobado por la Cámara, de electrificación de la Primera Sección. Pero el honorable señor Lazcano tocó un punto de suma gravedad y en que nadie paraba mientes.

«Según mis noticias — dijo — el Gobierno no se ha preocupado de reservar para nuestros ferrocarriles y poblaciones en general, la fuerza motriz de nuestros ríos; por el contrario, autoridades muy subalternas de la administración, procediendo con ánimo ligero, se han creído facultadas para hacer concesiones a especuladores, que no tienen ninguna industria en qué utilizar la fuerza motriz,

y que solicitan la concesión para venderla a empresas extranjeras, colocando al país en una situación falsa; porque es evidente que si después el Gobierno necesita utilizar esa fuerza, tendrá que comprarla a los mismos concesionarios y pagar por ella millones de pesos.

«El Senado comprenderá que es deber del Gobierno poner atajo a este daño. Si dentro de nuestra legislación se puede conceder la fuerza motriz de los ríos de la misma manera que las mercedes de agua, debe modificarse nuestra legislación sin pérdida de tiempo; pero si dentro de esa misma legislación no se pueden hacer denuncios ante las autoridades subalternas y éstas han hecho concesiones valiosas en nuestros ríos, procediendo fuera de su esfera de acción, el Gobierno debe llamar a esas autoridades al cumplimiento de su deber y hacerlas responsables del daño que han causado al país». (Sesión del 4 de Agosto de 1913).

Determinaciones gubernativas no vimos, sin embargo, quizá porque era ya demasiado tarde para proceder.

Al año siguiente, en Junio de 1914, el ingeniero civil don Carlos Valenzuela Cruchaga informaba al Ministerio de Ferrocarriles sobre la comisión que se le había dado en Europa para estudiar la electrificación de los ferrocarriles: las ventajas del método no podían ser más notorias.

* * *

La guerra europea suspendió todas estas actividades; pero, en 1918, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado designaba a otra comisión de ingenieros de su seno para que hicieran un estudio «de la conveniencia o nó de iniciar la electrificación de la Red Central». Dicha comisión señaló la conveniencia de implantar desde luego la tracción eléctrica en las líneas de mayor tráfico de la Empresa, y en especial en los trozos Valparaíso—Santiago y Las Vegas—Los Andes de la I zona. El informe de fecha 20 de Noviembre de 1918, firmado por los señores Rafael Edwards y Ricardo Solar, manifiesta que «la Empresa obtendrá las mayores ventajas económicas de la electrificación, en primer lugar limitando su acción al establecimiento de la tracción eléctrica en sus líneas, *y dejando la construcción de centrales y el suministro de la energía a las empresas que actualmente ejercen esta industria o a las que pueden establecerse sobre la base del consumo de la tracción eléctrica . . .*».

Aceptada por la Dirección General de los Ferrocarriles las conclusiones de este informe, con fecha 30 de Marzo de 1920, se pidieron propuestas públicas, tanto para la electrificación de la I zona como para el suministro de energía eléctrica.

El honorable señor Mac Iver sostuvo que la Empresa no estaba facultada por ninguna ley para pedir esas propuestas y para resolver ella sola sobre tan grave materia.

«Hay todavía otro punto — dijo — respecto del cual deseo también llamar la atención de la Cámara. Me refiero al dominio de la energía eléctrica, punto del cual se prescinde en las propuestas que ha pedido la Empresa de los Ferrocarrieles del Estado, *ya que se pretende emplear fuerza que no sea de la Empresa, sino que se arrienda a particulares, en lugar de proporcionársela la Empresa misma*».

Recordó el honorable señor Mac-Iver que el proyecto primitivo dejaba a la Empresa como dueña de la energía eléctrica. Enseguida quiso preguntarse, en vista del cambio de situación, tan desventajosa:

«¿Por qué se ha abandonado esta idea por la Empresa de los Ferrocarriles? *¿Por qué en lugar de producir por sí misma la energía eléctrica necesaria para la movilización de sus máquinas y sus trenes, piensa comprarla o arrendarla?... ¿Es natural que una Empresa como esta entregue su vida misma a la voluntad o al interés de Compañías o de personas que son ajenas a élla? . . .*

«De modo que la posesión de la fuerza, la producción de ella por la Empresa misma de los Ferrocarriles me parece que es una condición que debe buscarse, y si así lo establece, como lo ha oído el Senado, el proyecto a que he hecho referencia ¿por qué abandonarla entonces?»

Ninguna respuesta satisfactoria se dió sobre estas interrogaciones, de manera que

el honorable señor Mac Iver, insistió más adelante:

«*Yo creo que la Empresa debe tener su energía propia, como lo creía la comisión del Senado en 1913, cuando despachó su informe en este sentido. Ese concepto de la conveniencia de la Empresa no ha variado, y si ha variado, debe decirse por qué ha variado, sobre qué base ha variado.* Es, pues, este un punto muy digno de atención». (Sesión del 29 de Septiembre de 1920).

Nada se consiguió modificar; porque se dijo que, de acuerdo con la nueva organización, la Empresa era autónoma. Y las propuestas que se habían pedido, se abrieron el 30 de Junio de 1921, concurriendo los siguientes interesados para la electrificación de la I zona:

1.º Errázuriz, Simpson y Cía., con material de la fábrica norteamericana Westinghouse Electric International Company.

2.º International General Electric Company, norteamericana.

3.º Siemens Schuckert y Allgemeine Elektrizitäts Gesellschafr, alemanas.

4.º Rodolfo Wedeles, por la Casa suiza Ateliers de Construction Oerlikon.

De acuerdo con el estudio de dichas propuestas, fué aceptada la primera, la de los señores Errázuriz y Simpson, que se comprometía a hacer las obras en el plazo de dos años por la suma de 6 millones 290.808,84 dólares más $ 2.334.195,66 moneda corriente.

Para las propuestas de suministro de energía, la Empresa aceptó la oferta de la Chilian Electric Tramway and Light Co. Ltd., asociada a la Compañía Nacional de Fuerza Eléctrica, al precio de $ 0.02 oro de 18 d. por Kilowatt-hora, más $ 7.50 oro de 18 d. mensuales por kilowatt de demanda máxima, entendiéndose por tal el mayor valor a que alcance en el mes el término medio de los valores de la potencia consumida por la Empresa durante quince minutos consecutivos. Todo esto es muy enredado según cuentan los entendidos.

La Empresa garantiza a la Chilian Electric Tramway and Light Company un consumo total anual de 30.000,000 de kilowatt-hora; y el contrato es por veinticinco años, prorrogable de cinco en cinco años.

Después del acuerdo del Consejo de los Ferrocarriles, el Director General don Manuel Trucco, firmó, como dijimos, ambos contratos, el 23 de Septiembre de 1921.

* * *

Tales son los antecedentes generales de la electrificación de la I zona, en los aspectos que necesitamos recordar principalmente por sus proyecciones y engarces íntimos con el problema portuario de Valparaíso.

La economía en el transporte se habría conseguido, al seguirse la política que sostuvieron en la Cámara, entre otros, los diputados don José Ramón Gutiérrez y don Maximiliano Ibáñez, actual Ministro del Interior; y en el Senado don Enrique Mac Iver y don Fernando Lazcano.

Pronto dejó de ser misterio que los gastos con el sistema moderno de la electrificación, eran muy superiores a los que tenía la Empresa en la I zona con el antiguo sistema de tracción a vapor.

En la necesidad de una confirmación oficial, plena, nos dirijimos al Administrador de la I zona señor Carlos Schneider, solicitando los resultados del ejercicio financiero del año último, en esta zona, con más de un detalle comparativo, en conjunto, del costo de ambos sistemas: el moderno de las líneas electrificadas y el antiguo de trenes movidos con carbón.

En comunicación de Agosto el Administrador señor Schneider, se sirvió informarnos que la Dirección General le había comunicado por oficio «*que los datos financieros de esta zona, los tiene en conjunto con el resto de la Red Central*», y no separados, como nosotros los pedíamos. La comunicación añade:

«Respecto de los datos de consumos comparativos de energía eléctrica (año 1925) y a vapor (año 1923) esta administración está preparando un estudio sobre el particular, que espero pueda quedar terminado en tres o cuatro semanas más, desde la fecha y del cual tendré el mayor agrado de enviarle un ejemplar».

Entre tanto, en la sesión del 24 de Agosto último, según recordamos, el honorable diputado don José Francisco Urrejola, se refirió a la electrificación de la I zona y dijo que los gastos de explotación al año, ascendían por intereses del empréstito a $ 8.800,000 y por costo de energía a $ 5.100,000: total $ 13.000,000. En cambio se economizaban cincuenta mil toneladas de carbón, que representaban un valor de $ 3.780,000. Había, pues, a causa de la famosa electrificación un mayor gasto de $ 10.120,000.

El honorable diputado señor Sierra, don Wenceslao, tuvo el propósito de rectificar algunas cifras; pero con mala fortuna, porque su contendor dió a conocer en el acto el estudio que había hecho y el fundamento en que descansaban todos sus cálculos. Transcribimos la siguiente reseña de la sesión del 27 de Agosto último:

«*La industria del carbón y la electrificación de los Ferrocarriles.*

El señor Urrejola (don José Francisco). —Expresa que sostuvo en sesión pasada que el consumo de energía eléctrica anual en la primera zona, es de $ 5.100,000.

Oficialmente, se suministró a la Cámara el dato relativo al consumo de los cinco primeros meses del año en curso, que ascendía en números redondos a $ 2 millones 125.000. Tomando la cifra media mensual resultante de $ 425.000, se tiene el consumo anual indicado de $ 5 millones 100.000.

El señor Sierra dijo que este consumo es solo de $ 3.660,000, dato equivocado, pues no concuerda con las cifras oficiales suministradas a la Cámara.

La electrificación de la primera zona ha importado un desembolso de $ 80 millones o sea £ 2.000.000.

Esta cifra está de acuerdo con los desembolsos realmente efectuados.

El honorable señor Sierra hace un juego de cifras para demostrar que el desembolso efectivo ha sido solo de $ 33 millones.

Para llegar a resultado tan curioso, el señor Sierra no considera como desembolso efectivo la suma de $ 30.000.000 que han importado las locomotoras eléctricas y se limita a considerar la diferencia entre el precio de dichas locomotoras y el de las locomotoras a vapor que han quedado sobrantes.

El hecho real es, que, para poder electrificar la primera zona, ha sido necesario desembolsar $ 80.000.000; si la primera zona no se hubiera electrificado, el Estado no habría hecho este gasto.

Que hayan quedado sobrantes locomotoras de vapor no disminuye en manera alguna el gasto hecho.

Por el contrario, lo aumenta ya que, para poder utilizar esas locomotoras en el resto de la línea, ha sido necesario, reforzar los puentes, etc., por el excesivo peso de dichas máquinas. Todo esto ha demandado enormes desembolsos, que no están incluídos en los referidos $ 80 millones.

Evidentemente, el honorable señor Sierra ha sido mal informado. Al apreciar el costo de la electrificación, solo ha considerado el valor de las locomotoras eléctricas; no ha tomado en cuenta el reemplazo del riel antiguo por el riel de 50 kilos por metro, que se ha hecho necesario para dar estabilidad a la vía.

Estimé, señor presidente, continúa el señor Urrejola, el gasto de combustible en 54,000 toneladas anuales.

Naturalmente, para calcular este gasto, lo aprecié dentro de la situación actual de tráfico, de la primera zona. El gasto antiguo era de 90,000 toneladas anuales más o menos; tomando en cuenta la disminución del tráfico y el consumo del carbón que hacen actualmente las locomotoras a vapor en servicio en la primera zona, se llega a establecer que el consumo actual es inferior en un 40 % al consumo anterior a la electrificación, o sea es igual al 60 % de este último, es decir, a 54.000 toneladas.

No es de extrañar este fenómeno, pues es sabido que, tan solo la competencia de San Antonio ha hecho bajar el tonelaje movilizado en Valparaíso de 1 millón 400.000 toneladas anuales a poco más de 900,000 toneladas.

En esa sesión dije, honorable presidente, que los intereses del empréstito

que se contrató para la electrificación suben a 11 % anual.

Este dato no ha sido contradicho por el señor Sierra. Y sería interesante que el honorable diputado lo contradijera, pues bastaría entonces, recordar que este empréstito, contratado al 8 %, se colocó a 92,5 % y solo puede ser rescatado a 110 %. La cotización de estos bonos en el Stock Exchange es de 108 %.

Como se ve, todas las cifras establecidas por el diputado que habla, quedan a firme.

Partiendo de las cifras indicadas, establecí el gasto anual de la electrificación en la siguiente forma:

Intereses, 11% sobre 80 millones de pesos	$	8.800.000
Consumo de energía		5.100.000
		13.900,000

Establecí igualmente, la economía realizada y para ello estimé el precio de la tonelada de carbón en $ 70. El honorable señor Sierra ha dicho que este precio es de $ 80. El precio de los contratos de los Ferrocarriles a bordo en Valparaíso, varía entre $ 65 y $ 68. Como la empresa tiene facilidades especiales para descargar en el muelle de carbón de Valparaíso, el costo de la tonelada en carboneras no puede ser superior a $ 70.

Según esto, la economía realizada es:

54.000 toneladas a $ 70	$	3.780,000

Se tiene así:

Mayor gasto anual debido a la electrificación	$	13.900,000
Economía en el empleo de carbón		3.780,000
Mayor gasto anual, debido a la electrificación		10.120,000

El honorable señor Sierra ha rehecho este cálculo.

Baste observar que no ha tomado en cuenta en su cálculo los intereses del empréstito contratado para la electrificación.

Naturalmente, el honorable señor Sierra ha partido de la cifra de consumo de energía y de consumo de carbón que él se ha dado y que no ha comprobado. Ha agregado aun una partida de más de $ 1.000,000 por economía en jornales, partida absolutamente ilusoria, inaceptable mientras no se demuestre su exactitud. En esta forma, ha podido llegar a una economía de $ 4.477,000.

Para que se vea que aún los esfuerzos más desesperados para defender los resultados económicos de la electrificación de la primera zona no pueden tener éxito, va a suponer por un momento que esta cifra del honorable señor Sierra fuera exacta. Como el señor Sierra no toma en cuenta en su cálculo los intereses de las sumas invertidas en la electrificación, va a considerarlas. Llega así a los resultados siguientes:

Intereses de las sumas invertidas en la electrificación	$	8.800,000
Economía total calculada por el señor Sierra		4.477,000
Pérdida anual por electrificación	$	4.323,000

De manera que, aún dando de barato al honorable señor Sierra la exactitud de sus cifras, siempre la electrificación de la Primera Zona significaría una pérdida anual superior a $ 4.300,000.

Bien triste defensa de una causa es la que conduce a decir que la pérdida anual no es de $ 10.120,000 sino que es de $ 4.323.000. Restando, además, mercado al combustible nacional con evidente perjuicio a la economía del país.

Se refiere, en seguida, al proyecto de ley que han presentado varios diputados con el objeto de fomentar el consumo del carbón nacional, estableciéndose una disminución en los fletes desde el punto donde se produce el carbón hasta la región de las salitreras. Indica también la conveniencia de variar el sistema de elaborar salitre usando carbón en vez de petróleo.

El señor Reyes.—Manifiesta que se podría usar carbón en la electrificación, como lo han pedido los mineros de Inglaterra; para esto bastaría que el carbón se quemara a la salida de las minas es-

tableciéndose usinas productoras de electricidad.

El señor Labarca.—Está de acuerdo en la necesidad de proteger la industria del carbón; pero dice que en esta materia se han cometido grandes errores.

El señor Alessandri.—Hace ver que el señor Guarello, Ministro de Obras Públicas, ha observado una actitud previsora y patriótica al reservarse caídas de agua que puedan ser fuente de energía eléctrica para el futuro, sin necesidad de pedirla a compañías extranjeras.

El señor Sierra.—Por su parte, declara que es él el primero en lamentar que sean extranjeros los que proporcionan la energía eléctrica; a su juicio, todas debían ser chilenas.

El señor Urrejola.—Entre tanto, sería conveniente, favorecer el consumo de combustible nacional.

El señor Sierra.—El que habla es progresista y querría que todos los ferrocarriles fueran eléctricos, así como también desearía que se difundieran en el pueblo la luz y la energía eléctricas.

El señor Urrejola.—El primer progreso es que trabajen nuestras minas y haya bienestar en el país, que no destinemos tantos millones a electrificación de nuestros ferrocarriles, consumiendo energía eléctrica a una empresa extranjera, dejando de consumir el carbón nacional.

—Terminados los incidentes».



Valparaíso: Un panorama de la Plaza de la Victoria con los edificios de «La Unión» y de la Catedral.

* * *

Tal es el resúmen publicado de la sesión del 27 de Agosto último; y ahora agregaremos que diez días después, el 6 de Septiembre, «La Estrella» informaba sobre «las ventajas obtenidas en la electrificación de la I zona», con datos suministrados por la Empresa, a propósito de las observaciones que se habían hecho en la Cámara de Diputados.

Pero esa información de diez días más tarde, no era otra cosa que el resúmen leído por el honorable diputado señor Sierra, en la sesión del 26 de Agosto y

refutado al día siguiente por el honorable señor Urrejola don José Francisco.

Por lo visto la Empresa da cifras contradictorias y se las baraja en forma de sostener que el empréstito de *ochenta millones de pesos* que significa la electrificación de la I zona, debe entenderse de *treinta y tres millones...* Se habla también de una reducción de jornales que asciende a más de un millón de pesos, partida enteramente ilusoria, como lo dijo el honorable señor Urrejola y por último, no se consideran los intereses del empréstito, sino rebajando a treinta y tres millones lo que en realidad es de ochenta millones.

Como el autor de este libro no ha recibido de la Administración de la I zona los datos que estuvo solicitando, se limita a transcribir la información de «La Estrella» del 6 de Septiembre, refutada enteramente por el diputado señor Urrejola en la sesión del 27 de Agosto, a raíz de haberla sostenido en sus argumentaciones el honorable señor Sierra:

«A propósito de algunas observaciones que se han hecho en la Cámara de Diputados sobre las ventajas obtenidas en la electrificación de la I Zona de los Ferrocarriles, hemos obtenido de la Empresa importantes datos que resumimos a continuación.

«Según las facturas correspondientes, el consumo de energía eléctrica para la electrificación de esa zona en el primer semestre de este año arroja un total de $ 1.830,418,20, lo que corresponde a un gasto anual de tres millones 660,000 pesos.

«Respecto al consumo de carbón, se establece que haciendo un resúmen de los años anteriores y relacionándolo con el aumento de tráfico, habría sido en el presente año de 106 800 toneladas si no hubiere habido electrificación. En los servicios a vapor, que actualmente se mantienen, el gasto de carbón ascendió en el semestre a 9,420 toneladas, lo que establece que el consumo anual de carbón en el presente año inferior a 18 mil toneladas en vez de 106,800 toneladas que habría requerido el servicio de tracción a vapor en vez de eléctrica.

«El ahorro de combustible resulta de 88.800 toneladas, es decir, se economiza el 83% del carbón que gastaría sin electrificación.

«Esta economía de carbón traducida en dinero es de 7 millones 100,000 pesos.

«En cuanto a la situación de los gastos de jornales, se establece que el personal ha sido rebajado en un 20%. La economía real obtenida en jornales de tracción y maestranza con la electrificación ha sido de un millón 037,000 pesos.

«Resumiendo, y sin considerar otros ítems de menor importancia, se tiene:

Ahorro de carbón	$ 7.100,000
Gasto de energía eléctrica .	3.660,000
Reducción de gastos	3.440,000
Reducción de jornales . . .	1.037,000
Economía directa	$ 4.447,000

«En cuanto al aumento de capital e intereses debido a la electrificación, se nos dan los siguientes detalles.

«La inversión total, incluyendo por una parte repuestos y herramientas y el equipo de locomotoras eléctricas es prácticamente de 53 millones de pesos. De esta suma hay que descontar el elemento que quedó disponible para otras zonas que es de $ 20.400,000, con lo cual el aumento de capital en la 1.ª Zona, es de 32 y medio millones de pesos. Agregando los gastos de inspección, etc., durante la construcción de las obras se llega a un valor para el aumento de capital $ 33.150.000.

«Por consiguiente, la economía directa de la electrificación determinada anteriormente de 4 millones 477,000 pesos que significa sobre el capital de 33 millones 150.000 pesos un 13 y medio por ciento anual justifica ampliamente el buen resultado financiero de la electrificación, ya que la tasa de interés para capitales de esta importancia es de 6 a 6 y medio con 1% de amortización de acuerdo con el mercado y aún con las condiciones fijadas por la Cámara para la consolidación de las deudas».

Tal fué la información de «La Estrella» del 6 de Septiembre, que en realidad vino a ser punto por punto lo que sostuvo en la Cámara el honorable señor Sierra el 26 de Agosto anterior, y que

refutó al día siguiente el honorable señor Urrejola.

* * *

Ya que nos hemos visto obligados a presentar una reseña general del fracaso de la electrificación, que debe sumarse al fracaso portuario de Valparaíso, agregaremos por vía de curiosa nota que en la prensa de Buenos Aires se publicaron algunos artículos que predijeron aquel fracaso de la electrificación. Y junto con activar la propaganda para el ferrocarril del Salta, extrañábanse los diaristas argentinos de que no hubiese tenido el más franco apoyo entre nosotros un proyecto tan ventajoso como el que había presentado don Carlos Wargny, en concesión que le fué renovada por el Gobierno, de tal manera que en la presentación de planos se tenía de plazo hasta 1910. En el capítulo IV de este libro, ya dimos noticia de ese proyecto, que un ingeniero de tanto prestigio como don J. Ramón Herrera Lira, resumía así, en una hoja de propaganda, acompañada de un plano del trazado:

«*Ferrocarril de Santiago a Los Andes por Chacabuco.—Obra de gran importancia nacional, verdaderamente reproductiva.* —Facilitará notablemente la comunicaciones con la República Argentina, contribuyendo de manera efectiva a estrechar, cada vez más, las buenas relaciones entre los dos países.

«Reduce en más de *cincuenta por ciento* la distancia que hay de Santiago a Los Andes, por el ferrocarril actual y beneficia al mismo tiempo *a toda la rica zona que atraviesa*.

«Facilitará el abastecimiento de la capital, abaratando considerablemente los artículos de consumo.

«La abundante y variada producción de los departamentos de San Felipe y Los Andes, podrá llegar a la capital con el mínimum de costo y de tiempo.

«Su construcción se impone sin demora, como medio de economizar las grandes sumas que hoy se pierden, sin provecho de nadie, en el largo, costoso y accidentado trayecto, por el Tabón.

«*El tiempo es oro*, y el ferrocarril de Santiago a Los Andes, por Chacabuco, *reduce a la mitad el tiempo* en que hoy se hace el viaje.

«El viaje a la Argentina se reduce en medio día y proporciona la gran ventaja de salir directamente de la capital. — *J. Ramón Herrera Lira.*—Diputado por Santiago».

La propaganda periodística que vino en los diarios de Buenos Aires presentaba como muy necesario este ferrocarril, de la concesión de don Carlos Wargny; la cual concesión, no debe olvidarse, contempla además, el trazado de Valparaíso a Los Andes, siguiendo hasta Concón por la ribera norte del Aconcagua y con un ramal destinado a unir posteriormente a Concón con el puerto de Quintero.

En su solicitud al Soberano Congreso, decía don Carlos Wargny: «La comunicación entre Santiago y Los Andes se hace actualmente mediante una línea férrea de una longitud desproporcionada, pues alcanza a *ciento cuarenta y dos kilómetros*; con mi proyecto realizado, quedarían unidas estas dos ciudades por una línea de unos *sesenta kilómetros*; y la reducción de este trayecto será de manifiesta importancia para la unión en línea recta que en tal caso tendría el ferrocarril de Uspallata con la capital de la República».

Actualmente, tenemos una distancia matemáticamente igual de Los Andes a Santiago, que de Los Andes a Valparaíso; pero sí de Los Andes a Santiago resulta acortada luego a *sesenta kilómetros*, mientras que de Los Andes a Valparaíso quedan subsistentes *ciento cuarenta y dos kilómetros*, es claro que los inconvenientes de esta situación no tardarían en manifestarse con todo su peso, en lo que respecta a los intereses portuarios de Valparaíso, regularizada también la situación de la carga transandina.

XVII.

El mensaje del Presidente Alessandri para elevar a puerto mayor el puerto de San Antonio.—Algunas incidencias.—El Presidente insiste en su idea en el mensaje de apertura de las Cámaras leído el 1.º de Junio de 1923.—Declaraciones obtenidas por «La Unión», del Ministro de Hacienda don Guillermo Subercaseaux y del Ministro de Industria y Obras Públicas don Francisco Mardones.—Uno y otro consideran que el puerto de San Antonio es ya un hecho inamovible.—Amenidades de la campaña política.—El contrato para las nuevas obras de abrigo del puerto de Valparaíso.—Por qué no concurrió la Compañía Holandesa.—Las razones técnicas que dió su representante.—El contraste de las obras de San Antonio.—La conferencia del ingeniero don Guillermo Kamp sobre las obras de Valparaíso.—Una crítica vigorosa en el Instituto de Ingenieros de Chile.—El nuevo trabajo del ingeniero don Domingo Casanova O.—En el Senado se despacha el ferrocarril de Casablanca.—Un decreto sobre la movilización en el puerto de San Antonio.—La entrega de las obras marítimas de Valparaíso.—Un decreto retenido.—Cuadro de la movilización por los puertos de Valparaíso y San Antonio.

En el mes de Mayo de 1923, el Presidente don Arturo Alessandri y su Ministro de Hacienda don Víctor Celis M. enviaron a la Cámara de Diputados un mensaje para pedir que se elevara a puerto mayor el puerto de San Antonio. Y la Comisión de Hacienda de la Cámara lo despachó favorablemente por unanimidad.

«No acertamos a explicarnos — informaba «El Mercurio» — cómo se ha producido el acuerdo unánime en la Comisión de Hacienda, siendo que en ella figuran dos representantes de Valparaíso, los diputados señores Guillermo Azócar, por Quillota, y Abraham Leckie, por Valparaíso y Casablanca. Habrá que creer que estos parlamentarios no han concurrido a las sesiones de la Cámara, porque no de otro modo se explicaría que no se hubieran opuesto resueltamente a un proyecto atentatorio contra los intereses de los departamentos que los han elegido».

Contestó el señor Leckie diciendo que, en efecto, él no había concurrido a la última sesión; pero que en las citaciones distribuídas tampoco se mencionaba la tabla de materias. Quienes habían llevado el pandero en estos asuntos eran los diputados don Jorge Silva Somarriva, actual Ministro de Hacienda; don Enrique Oyarzún, presidente de la Comisión y los señores de Castro e Irarrázaval.

«Aprovecho esta oportunidad — añadía el señor Leckie — para decir que, según datos que tengo, más de ochenta diputados son amigos de los intereses de San Antonio *y en cambio no conozco a los defensores del puerto de Valparaíso*».

Diez días después se producía el mensaje de S. E. el Presidente de la República, leído el 1.º de Junio en la apertura de las sesiones ordinarias, y en el cual se recomendaba el pronto despacho del proyecto de ley para elevar a San Antonio a puerto mayor. Decía el señor Alessandri:

«En el puerto de San Antonio se ha seguido la construcción de sus obras complementarias, y terminado las bodegas, alcantarillado, vías férreas y pavimentación, que permitirán la fácil movilización de las mercaderías por tierra.

«La explotación de este puerto se lleva a cabo con toda regularidad. El movimiento comercial llegó a trescientas cincuenta mil toneladas en el año pasado.

«El 30 de Mayo se vendieron en remate terrenos sobrantes de la expropiación hecha para el puerto, y en Agosto se remataron terrenos ganados al mar por valor de $ 635.000. Se continuarán estas ventas

a medida que se tengan terrenos habilitados para ese objeto.

«Habida consideración al movimiento siempre creciente de este puerto, de la grande importancia que representa para la distribución y movimiento de la riqueza de la zona central del país, se hace necesario facilitar sus operaciones de embarque y desembarque, y *a ese propósito obedece el proyecto de ley, cuyo pronto despacho os pido, que presenté para elevarlo a la categoría de puerto mayor*».

Tal decía el señor Alessandri en su mensaje del 1.º de Junio de 1923.

A fines del mes siguiente se organizó en Valparaíso, bajo la presidencia del Intendente don Ramiro Pinto Concha, una Liga de Defensa, de los intereses de Valparaíso, en que presentó luego un programa de trabajos el distinguido miembro de ella don Rafael Luis Barahona, actual senador. Por iniciativa de esta Liga se dirigió una petición a S. E. el Presidente de la República rogándole que retirase el mensaje en que se proponía que San Antonio fuese elevado a la categoría de puerto mayor.

«Valparaíso — decía la solicitud — que no ha podido en cincuenta años obtener la línea ferroviaria a Santiago por Casablanca, ha quedado con la línea difícil, costosa y de ciento ochenta y seis kilómetros del Tabón, perdiendo así, en beneficio de San Antonio, setenta y seis kilómetros de diferencia. Ya se nota, Excmo. señor, la importancia que va alcanzando San Antonio en su movimiento comercial, mucho mayor de la que quiso dársele. Va en realidad alimentándose con lo que quita a Valparaíso».

A continuación se dice que en 1920 movilizó Valparaíso 1.222,336 de toneladas de carga, cantidad que en 1922, a pesar del restablecimiento en la normalidad de los negocios, no alcanzó a redondear el millón de toneladas. Si Valparaíso disminuyó en 222,545 toneladas, en la misma cantidad aumentó San Antonio. Luego es evidente, decía la solicitud, que San Antonio sube a expensas de Valparaíso.

El 29 de Julio siguiente, celebrábase en Valparaíso una Asamblea Provincial del Partido Conservador, en la cual aprobóse por unanimidad el siguiente voto presentado por don Aníbal Moya:

«La Asamblea Provincial del Partido Conservador de Valparaíso, considerando:

1.º—Que es un hecho indiscutible que a pesar de la mala política portuaria seguida por nuestro Gobierno, al multiplicar los puertos mayores, el puerto de Valparaíso ha sido, es y seguirá siendo, el principal puerto de la costa del Pacífico después de San Francisco.

2.º—Que las naciones europeas que marchan a la cabeza en materia de buena movilización marítima, nos dan el ejemplo de concentrar esa movilización en el menor número de puertos posibles, como Inglaterra en Liverpool, Alemania en Hamburgo, Bélgica en Amberes, Italia en Génova.

3.º—Que para conseguir este objeto, esas naciones han gastado ingentes sumas en procurar que sus puertos cumplan con el doble objeto de hacer segura la estadía de las naves en ellos y expedita la movilización de las mercaderías, procurando, a la vez, que los que llegan a esos puertos, encuentren la carga de retorno suficiente para llenar sus bodegas.

4.º—Que los impuestos que hoy se cobran a las naves, no son equitativos, ni llenan debidamente las necesidades para que fueron creados, ni miran a la verdadera política portuaria de concentración, y

5.º—Que con la electrificación de la I Zona de los Ferrocarriles del Estado se obtendrá una considerable economía para la Empresa en el precio de movilización kilométrica dentro de esta sección, acuerda:

Recomendar a su representación parlamentaria conservadora como asunto de primordial importancia para los intereses de esta provincia, problema que, a su vez, afecta la economía de la nación toda, el estudio y el trabajo empeñoso y activo que siempre ha sabido desarrollar en la resolución de estos tres puntos:

1.º—La unificación de los impuestos marítimos de faros y balizas, de hospital y de tonelaje en un impuesto único que se pagaría en proporción al tonelaje de

las naves por su entrada a cada puerto artificial, debiendo tomarse en cuenta la calidad de si es barco extranjero o nacional, para los efectos de proteger nuestra Marina Mercante.

2.º—Que a la vez que se procure a Valparaíso las seguridades necesarias para la estadía de los buques en su bahía, y de todos los elementos modernos para la fácil, segura y rápida movilización de las mercaderías, se resuelva de una vez por todas el procurarle a este puerto la zona de atracción que le es menester; construyéndose el ferrocarril a Santiago por Casablanca, que también debe ser eléctrico, con los ramales que sean necesarios, y

3.º—Que se considere a la I Zona de los Ferrocarriles del Estado, como independiente del resto de la red ferroviaria para los efectos del cálculo kilométrico del precio de transporte de mercaderías dentro de ella».

Por desgracia, la electrificación de esta zona no ha traído un abaratamiento en la movilización, como lo pronosticaba el ingeniero don Hormidas Henriquez.

* * *

Dos días después, o sea el 31 de Julio de 1923, «La Unión publicaba dos entrevistas muy importantes con el Ministro de Hacienda don Guillermo Subercaseaux y con el Ministro de Industria y Obras Públicas don Francisco Mardones.

El señor Subercaseaux declaraba a un miembro de este diario, entre otras cosas:

—«Yo siento verdadero afecto por Valparaíso y los problemas que se le presentan me interesan en forma especial. Conozco su situación *y les anticipo con franqueza que si hubiera podido yo influir en las Cámaras cuando se trató de la construcción del puerto de San Antonio, yo habría dicho con franqueza lo que significaban esas obras para la vida y el porvenir del primer puerto de la República.* Desgraciadamente, San Antonio es ya un puerto: su existencia, como podía suponerse, ha influído en el desarrollo de Valparaíso, llegando a producir un problema que hay conveniencia en resolver dentro de principios de alta justicia y de sano patriotismo. Nada sacamos con estudiar los resultados que produjo San Antonio: hay que estudiar el problema como se ofrece en el presente, sin quitar al otro lo que ya tiene; para mantener su importancia decisiva y su independencia respecto de cualquier otro puerto».

Como el señor Subercaseaux, en la Cámara y fuera de la Cámara, dió siempre opiniones en todo favorables al puerto de San Antonio, llaman la atención las declaraciones transcritas... Recuérdense, sobre todo, las opiniones del señor Subercaseaux como Ministro de Hacienda del Presidente don Pedro Montt, en 1907 y sus juicios manifestados en la Cámara cuando se trató de la cuantía de fondos buena para invertirse en las obras del puerto de Valparaíso.

El Ministro de Hacienda de 1923, que también ocupó ese cargo en 1907 y en 1919, habla después que Valparaíso no tiene nada que temer de San Antonio y que hay necesidad de aumentar la zona de atracción de Valparaíso con el ferrocarril de Casablanca...

—¿Y el proyecto de puerto mayor de San Antonio, se agitará por el Gobierno?

—Ese proyecto está entregado a la resolución del Congreso, que sabrá lo que hace; responde el Ministro.

—Valparaíso — se le observa — ve un gravísimo peligro en esa idea y se apresta a combatirla.

—Pero la importancia de Valparaíso no podrá decaer porque San Antonio puede llegar a ser puerto mayor. Ya es un puerto moderno y con eso solo ha dado el mayor paso que pudo dar, en tanto que Valparaíso tiene todavía mucho que avanzar...»

Así terminó el señor Subercaseaux. En cuanto a su colega el Ministro de Industria, señor Mardones, manifestó que Valparaíso necesitaba defenderse y necesitaba abrigarse... Para lo primero bastaba con el ferrocarril de Casablanca y para lo segundo bastaba con el molo... Aquí paz y después gloria!

Como se hablara del peligro de San Antonio, el Ministro señor Mardones observa:

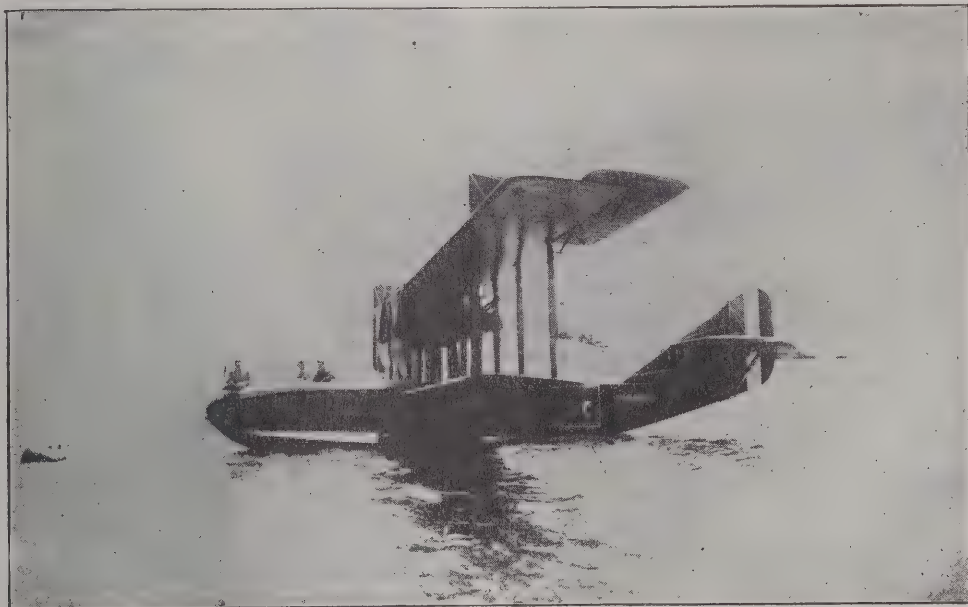
—«No se puede desconocer; pero ese puerto de San Antonio es ya un puerto y no hay más que hacer con él. Ahora, hay que defender a Valparaíso y dejar atrás lo hecho, *en lo cual hay mucho descuido de la representación parlamentaria porteña que dejó hacer, sin notar los peligros evidentes que para el puerto principal significaba la construcción de San Antonio. Ganó ese puerto la batalla y ahora hay que dejarlo. No es posible cerrarle el paso cuando ha demandado grandes sacrificios a la nación.* Ahora hay que ayudar a Valparaíso en otra forma, sin menoscabar los intereses del nuevo puerto.

—«¿El señor Ministro estima que San Antonio llegará a ser puerto mayor?

—«No dudo que tiene también ganada la batalla. *Pero para algo tiene representación parlamentaria Valparaíso.* El Gobierno nada puede hacer en este sentido, ya que ese proyecto, como el del Ferrocarril a Casablanca, pende de la consideración del Congreso.

—«¿San Antonio será entonces un puerto mayor?

—«Me parece, como les digo, que la batalla está ganada... Dejemos a un lado a San Antonio y démosle al puerto principal lo que necesita para desenvolverse y su porvenir quedará asegurado...»



El bote volador «Guardia Marina Zañartu», de la Aviación Naval, fondeado en la bahía de Quintero,
(Fot. de don Carlos Briseño Julio, del servicio fotográfico de la Aviación Naval).

Tales declaraciones tenían las entrevistas publicadas por «La Unión» el 31 de Julio de 1923.

* * *

Los dos meses siguientes fueron de ágria y tenaz campaña política; y hubo la particularidad de que el puerto de Constitución, — ya que no el de Valparaíso — vino a servir de plataforma electoral. En efecto, S. E. el Presidente de la República, declaró en Talca, el 24 de Septiembre:

—«Yo quiero que Jaramillo sea senador por Talca... Si eligen a Jaramillo,

yo ayudaré a Talca en todo lo que me sea posible».

Por lo que hace al candidato favorecido, don Armando Jaramillo, había dicho a sus amigos de Talca, «que antes de Marzo, fecha de su elección, estarán al menos contratadas las obras», del puerto de Constitución.

Y como al Ministro de Hacienda, señor Guillermo Subercaseaux se le atribuyeran otros conceptos análogos sobre este mismo asunto, el Ministro rectificó diciendo:

«Al señor Jaramillo, que se interesa por el puerto de Constitución con tanto celo como los senadores Urrejola y Rivera por Valparaíso, y Yáñez por Valdivia, sólo he manifestado que el Gobierno tiene el mayor interés en realizar las obras de dichos puertos».

Talvéz para confirmar con actos sus declaraciones, el Ministro muy pocos días después, el 4 de Octubre, dictaba el decreto mediante el cual se aceptó la propuesta presentada por la Casa Pearson y Son, Contracting Departement Limited, para la construcción de setecientos metros lineales de molo de abrigo del puerto de Valparaíso por la suma alzada de diecinueve millones seiscientos mil pesos oro de dieciocho peniques. En moneda actual, esta suma significa cincuenta y ocho millones ochocientos mil pesos. El plazo para los trabajos es de siete años y medio; de manera que las obras deberán quedar definitivamente entregadas al Fisco el 6 de Abril de 1931 . . . si no ocurre lo que con el plazo del anterior contrato! Pero aun cumpliéndose en rigor el contrato, quedará el interrogante del servicio que realmente prestarán las obras.

Las propuestas para el molo de abrigo — así llamado — se abrieron en Santiago el 14 de Septiembre de 1923, después de una prórroga de 15 días que había solicitado la Compañía Holandesa, que al fin no concurrió. Los dos únicos proponentes vinieron a ser la Casa Pearson, inglesa, y la firma alemana de Hotmann y Cía. Esta última ofrecía hacer los trabajos por la suma alzada de $ 21.997.000, en el plazo de nueve años; mientras que la Casa Pearson los ofrecía por $ 27 millones 450.000 en el plazo de siete años y medio. Con las modificaciones que propuso la Casa Pearson, sostuvo que su propuesta venía a ser superior a la alemana en ciento cincuenta mil pesos. Sea como fuere, el contrato se hizo sólo por $ 19.800.000 oro de 18 d. y no por $ 27 millones 450.000 de que hablaba la propuesta primitiva de la Casa Pearson.

Ahora ¿por qué no concurrió la Compañía Holandesa que había estudiado mucho el asunto? Su representante declaró a «La Unión» que en esta abstención tan comentada, habían influído sobre todo razones de orden técnico.

«Los motivos de orden técnico — dijo — se refieren a las condiciones de estabilidad del molo y a las condiciones marineras de la bahía. Respecto a la estabilidad, después del estudio prolijo del subsuelo de la bahía, nos convencimos de que una obra como la proyectada, estaba expuesta a hundimientos que seguramente se producirán paulatinamente con el transcurso del tiempo o bruscamente con algún fenómeno sísmico.

«Por lo que hace a las condiciones marítimas, condenamos desde un principio obras con paramentos verticales para una bahía como Valparaíso, que no cuenta con un antepuerto. Las olas que chocan contra estas paredes, se reflejan en seguida como los rayos en un espejo, dentro del puerto abrigado y también en el fondeadero actual de las naves, produciéndose una mar revuelta y agitada, bastante incómoda y aún peligrosa para las naves. Este efecto de las olas podrá apreciarlo toda persona, por poco que observe, sobre los muros actualmente construídos».

El representante de la Compañía Holandesa, coincidía con las opiniones anteriores del ingeniero chileno don Domingo Casanova O.

Escabroso como era este asunto, vino a eliminarse por la Junta Central de Puertos, la cual informó al Gobierno sobre la conveniencia de la propuesta de la Casa Pearson, sin más auto ni traslado. El informe se produjo a fines de Septiembre de 1923; pero también es el caso recordar, que en el mes de Abril del mismo año, un miembro de la Comisión

de Puertos, el capitán de fragata retirado don Alberto Fuentes, opinó que en Valparaíso *«era más urgente la formación de dársenas abrigadas, antes que encerrar toda la bahía con grandes y costosos molos».*

El mismo distinguido marino señor Alberto Fuentes, elogió la buena disposición de todos los trabajos de las obras de San Antonio.

* * *

Después de aceptada la propuesta de la casa Pearson para la prolongación en 700 metros del molo llamado de abrigo, el Instituto de Ingenieros de Chile invitó al señor Guillermo Kamp, antiguo y prestigioso miembro de la Comisión Kraus, para que diera una conferencia sobre las obras marítimas de Valparaíso. Esta notable conferencia se verificó en los días 9 y 14 de Noviembre de 1923.

La crítica hecha a las obras por el ingeniero holandés, fué una crítica a fondo y con amplio dominio. Al cabo de doce años, como llevaban los trabajos, el balance se presentaba nada risueño, después de un conjunto de gastos por $ 34 millones de pesos oro de 18 d.

«Lejos de haberse utilizado y mejorado cuidadosamente algo de lo que en el puerto antiguo existía — dijo el conferencista — se ha hecho tabla rasa con todo esto. En lugar de haberse esmerado de entregar al servicio obras nuevas por pequeñas secciones a fin de que los servicios y procedimientos antiguos tuvieran tiempo de asimilarse paulatinamente a los modernos, se puede decir que hasta hace poco no se ha entregado prácticamente nada . . .

«El malecón Prat con sus 12 metros de agua es el único que se ha entregado, ¿y para qué? ¿Para el servicio de las grandes naves? Pues, no señor, para que lo usen los botes fleteros con pasajeros en forma que significa una notable desmejora del servicio anterior del Muelle Prat».

Aun cuando la Comisión dice que ha estudiado una solución propia, es lo cierto que la Comisión adoptó con insignificantes diferencias el trazado Guérard. «Agregó un espigón que Guérard dejaba para más tarde, cambió un poco la ubicación del muelle del Barón y postergó la ejecución del molo en grandes profundidades». «Llama la atención — sigue el conferencista — que el proyecto adoptado no conserva casi nada del proyecto Kraus, sin que la Comisión de Puertos creyera del caso motivar el abandono de cuantas ideas se hallan acumuladas en la memoria justificativa de aquel proyecto».

Una serie de puntos que esplaya largamente, los va precisando así el señor W. Kamp:

«El Muelle Prat para pasajeros no debía haber sido suprimido, *antes* de poder reemplazarse con otra construcción mejor.

«El Muelle Fiscal debería haber sido adoptado en el trazado definitivo de las obras, construyéndose al costado de tierra de su poza un malecón para naves.

«El espigón de atraque, no debería haberse construído desde luego y de ninguna manera antes de haberse visto el efecto abrigador del molo grande. Su ubicación está demasiado hacia el poniente, dejando una poza demasiado restringida para la fácil maniobra de las naves».

Por el estilo sigue una crítica que comprende ocho puntos importantes, los demás de carácter técnico. Sobre el Molo de Punta Duprat, observa el señor Kamp: «La construcción de esta última obra es ya una realidad desgraciada para Valparaíso, ha sido el más grande error de las obras actualmente ejecutadas».

La dársena de Las Habas, que proyectó Kraus, era una espléndida dársena de refugio. «Molos que cierran la bahía entera y que solo sirven para dar abrigo por unos pocos días, son durante el resto del año estorbos notables para la navegación, Es esto un punto de bastante importancia y que ha recibido poca atención de parte de los autores de proyectos que encierran casi toda la bahía».

Al final de su estudio, censura el señor Kamp el criterio tan simplista con que se ha procedido.

«Es cierto que en materia de puertos — dice — hay casos en que puede tener aplicación criterio tan simplista. Tal fué San Antonio, donde prácticamente no existía ninguna obra ni organización portuaria

digna de ser considerada en su plan portuario nuevo. En consecuencia, la solución del problema de San Antonio podía limitarse casi exclusivamente a su aspecto técnico.

de que cualquier entorpecimiento en sus servicios le desmejorara en relación con otros puertos vecinos en creación; exigían que el mejoramiento del puerto se hiciera lo más eficaz y lo más rápidamente posible, primando estos aspectos sobre los de la técnica pura.

El desastre portuario de Valparaíso.
Dibujo del ingeniero civil y geógrafo don Domingo Casanova O., con la siguiente leyenda de él mismo: «Donde se ve que no habrá tranquilidad al abrigo del rompeolas de Valparaíso, después de terminado el nuevo trozo de 700 metros en construcción».

«En Valparaíso el caso era bien distinto! Aquí podría decirse, había una anciana cuya enfermedad crónica exigía la esmerada atención de un especialista, que se esfuerza por penetrar en la mentalidad de su paciente y auscultar su organismo, antes de recetarle algo.

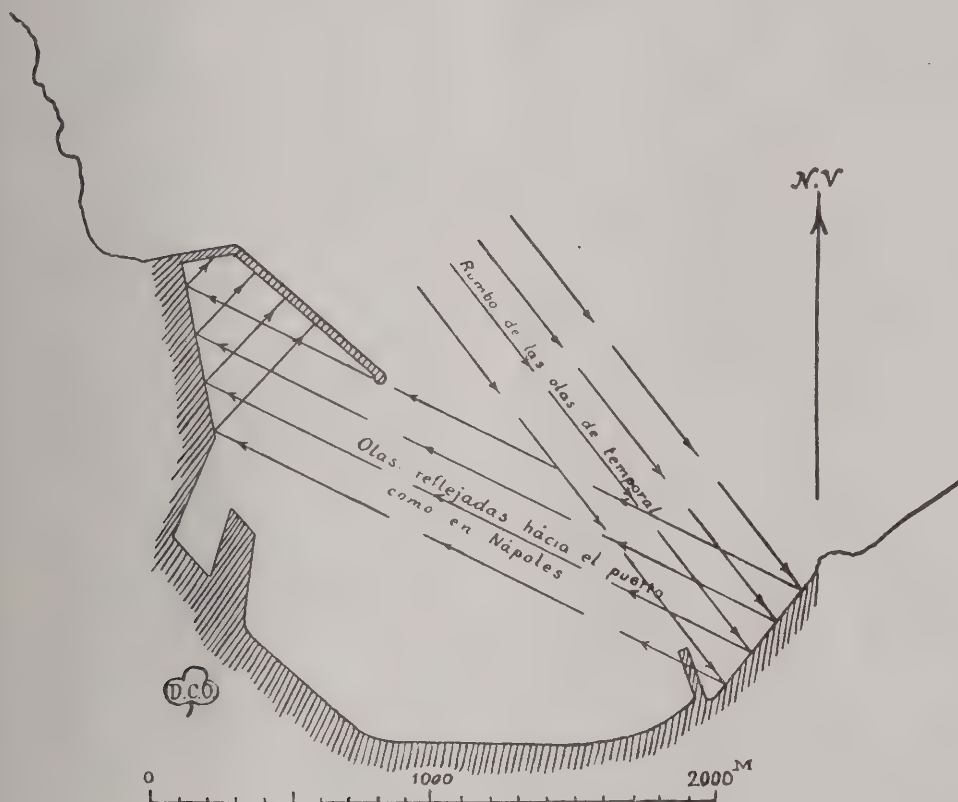
«Merecía Valparaíso esa atención: su historia, su carácter como primer puerto de la República, con elementos portuarios anticuadísimos y la circunstancia especial

«Nada de esto se hizo y las consecuencias están a la vista».

Como uno de los autores de las obras criticadas, el secretario de la comisión de puertos, señor Jorge Lira Orrego, contestó al señor Kamp, cuidando de advertir ante todo que la Comisión de Puertos que ejecutó los planos, había estado compuesta por el Intendente de Valparaíso,

dos senadores, de los cuales uno representaba a la provincia de este nombre, dos almirantes, el Director de Obras Públicas y cinco ingenieros, que funcionaban todos presididos por el Ministro de Hacienda. Había en esa comisión seis técnicos y seis personas que no lo eran. «En las sesiones de la Comisión los in-

playa arenosa entre Jaime y Barón. Ahí existían las faenas de varaderos de lanchas, una verdadera necesidad para un puerto con tan enorme dotación de embarcaciones de esta índole. Era un rincón de playa perdida donde estas faenas se llevaban en condiciones fáciles y favorables y que deberían haberse con-



El desastre portuario de Valparaíso.
Un segundo dibujo del ingeniero civil y geógrafo don Domingo Casanova O,. con la siguiente leyenda de él mismo: «Otra causa que agitará las aguas de la rada (no puerto) de Valparaíso, despues de terminado el nuevo trozo en construcción, de 700 metros del rompeolas».

genieros proponían las ideas, que eran llevadas en consulta a Valparaíso y sometidas a una junta local, que las devolvía, modificándolas al gusto del público y desviándolas de su camino primitivo». (Textualmente).

Replicó al señor Lira Orrego el señor Kamp, insistiendo con mayores datos en todas y cada una de sus críticas. Un ejemplo típico — agregó — del poco ojo que se ha tenido para las necesidades del comercio, ha sido la supresión de la

servado o mejorado hasta que el desarrollo natural del puerto hubiera hecho desaparecer las lanchas, si es que hubiesen desaparecido . . .».

Y como se sabe, la playa se tapó de un enrocado, ganándose terrenos que no serían tan necesarios para las vías férreas de la estación del Barón, cuando después se construyó allí un grande estadio. Los datos técnicos, ocuparon principalmente la réplica.

* * *

Tomando base de la vigorosa conferencia del señor Kamp y de la contestación del señor Lira Orrego, el profesional don Domingo Casanova O. publicó en los «Anales del Instituto de Ingenieros» del mes de Abril de 1924, un erudito estudio con el título de «Lo que debió hacerse y lo que aun es tiempo de hacer para obtener un puerto en Valparaíso». Anticipemos que según el mismo ingeniero la salvación estaba en abandonar la construcción del gran rompeolas entonces recien contratado y gastar ese mismo dinero en hacer dársenas de proporciones razonables.

Esta idea se explayaba con numerosos planos de grande interés, al mismo tiempo que el autor insistía en sus teorías particulares de tanto tiempo, confirmadas elocuentemente por los hechos. Después de prolongarse los setecientos metros del molo, las cosas quedarían peor en la desgraciada bahía de Valparaíso, porque el oleaje directo de los temporales, giraría al alrededor del extremo del rompeolas, penetrando al puerto de refugio. Lo que necesita Valparaíso, decía por la centésima vez el señor Casanova, no es una rada artificial de refugio que se constituye por medio de rompeolas, sino un puerto comercial a la moderna, que se forma por medio de dársenas abrigadas en todas direcciones.

«Como lo ha expuesto muy bien el señor Kamp — prosigue el ingeniero chileno — la discusión de los proyectos de rompeolas kilométricos, colocados en profundidades de 50 a 60 metros, patrocinados por las firmas del ingeniero señor Guérard y de la casa Jackson, trajo un cambio fundamental de la opinión pública, en cuanto a la concepción y financiamiento de las obras de Valparaíso.

«Nadie quería ser parco en cuanto a fantasias. Las obras del proyecto Kraus fueron reputadas como mezquinas. Los tajamares se alejaban de la costa hasta lo increible; se prolongaban hacia Viña del Mar; los muelles o traversas se multiplicaban indefinidamente.

«Este delirio de grandezas hizo olvidar que la movilización de cada tonelada de mercadería íba a resultar recargada enormemente con los intereses y amortizaciones de los millones de pesos inútilmente arrojados al mar. Predije la situación por la cual está pasando Valparaíso en el año 1911 de nuestros Anales (página 190) bajo el epígrafe: «Ceci tuera cela». Dijo entonces:

«Doy a lo sumo cincuenta años de pla-
« zo para que el puerto de San Antonio
« haya desviado de Valparaíso toda la
« carga que recibirá o exportará la zo-
« na de atracción del primero, o sea,
« tanto las mercaderías de gran valor y
« poco volúmen o peso, como la carga
« pesada y de poco precio.

«Como consecuencia del error monu-
« mental que se ha aprobado (los pla-
« nos dispuestos para las obras de Val-
« paraíso), San Antonio matará a Val-
« paraíso, o en el mejor de los casos,
« Valparaíso quedará estacionario duran-
« te un siglo o más, a pesar de la aper-
« tura del ferrocarril transandino y del
« canal de Panamá al tráfico mundial».

«Nadie hizo caso de la advertencia.

«Ahora que el comercio de Valparaíso se está asfixiando, se ha propuesto como una salvación, la idea de hacer pagar a los demás provincianos el excesivo valor de la movilización de las mercaderías. Yo dudo que en las Cámaras los representantes de las provincias, acepten el cargar con las malas consecuencias de los errores cometidos en Valparaíso». («Anales del Instituto de Ingenieros», correspondiente a Mayo de 1924).

Lo que es entre nosotros, extraviada como ha venido la opinión pública, no se tuvo ni la noticia de este nuevo trabajo del señor Casanova, que debió despertar grandísimo interés, afectando en tanto grado a la localidad. Hasta el título era muy sugestivo: «*Lo que debió hacerse y lo que aun es tiempo de hacer para obtener un puerto en Valparaíso*».

* * *

Por fin, en los últimos días de Abril de 1924, comenzó a tratarse en el Senado, tras múltiples gestiones de un año entero del senador de Valparaíso don Rafael Urrejola, el proyecto de ferrocarril de Santiago a Valparaíso pasando por Casablanca.

Como se sabe, la Cámara de Diputados había aprobado el proyecto de construcción de un ferrocarril de Las Cabras al puerto de San Antonio y lo que obtuvo el señor Urrejola en el Senado fué meter en una misma autorización el proyecto relativo a Casablanca. Aun cuando no había sido reelegido para el período de 1924 a 1930, el señor Urrejola seguía trabajando con el mayor empeño en favor de los intereses de Valparaíso. «Yo debo lealtad y gratitud inmensa — dijo — a la provincia que me hizo el honor de designarme su representante durante doce años: seis en la Cámara de Diputados y seis en el Senado, y a los amigos de todos los partidos que en la campaña electoral pasada quisieron que volviera a representarla».

La discusión del proyecto de ferrocarril a Casablanca no ofreció particularidades dignas de nota en el Senado: el otro proyecto de ferrocarril de Las Cabras a San Antonio venía ya aprobado como dijimos en la Cámara de Diputados; de modo que únicamente volvió a la Cámara de origen para que ésta se pronunciara sobre algunas modificaciones.

Al terminarse la discusión del proyecto del ferrocarril de Casablanca, el honorable señor Urrejola, dijo, dominado por visible emoción:

«Deseo agradecer sinceramente a nombre de la provincia de Valparaíso, la benevolencia que ha tenido el honorable Senado, para con el que habla, al aprobar este proyecto en la forma que parece más viable, dentro de las dificultades pecuniarias por que atraviesa en estos momentos el Erario nacional.

«Como ésta será talvéz la última actuación que me cabrá desempeñar, doi mis agradecimientos personales a cada uno de los honorables senadores, por haberme ayudado a satisfacer esta necesidad de la provincia y que yo venía persiguiendo con tesón desde hace tiempo.

«Quedaré tranquilo de mi eliminación política después de haber dejado cumplido este especial anhelo que me encomendaron mis electores al honrarme con su representación en este recinto».

En la sesión del 12 de Mayo de la Cámara de Diputados se dió cuenta de la forma en que había despachado el Senado el proyecto ya aprobado por la Cámara, del ferrocarril de Las Cabras a San Antonio. La Cámara tendrá que pronunciarse sobre las modificaciones introducidas. Es un trámite breve, mientras que en el caso del proyecto de ferrocarril a Casablanca, la Cámara tiene todavía que discutir el proyecto...

En «La Unión» del 31 de Agosto de 1926, se publica una carta enviada al director del diario por don Eduardo Devés, presidente del Congreso pró Ferrocarril por Casablanca, relativa a la noticia de que el Ministro de Hacienda habría manifestado en la Comisión de Hacienda del Senado la conveniencia de contratar un empréstito por valor de £ 4.800,000 para la construcción del ferrocarril de Santiago a Valparaíso por Casablanca. Dice el señor Devés que, impuesto de esta noticia, y como presidente en ejercicio del Congreso provincial, rogó al ministro que le diera más pormenores.

«Agregábale—expresa—que a juicio de los miembros del citado Congreso, no había otra manera de salvar en definitiva la difícil situación por que atraviesa Valparaíso, sino que construyendo cuanto antes una línea ferroviaria que uniera a Valparaíso con Talagante, quedando así nuestro puerto con una nueva zona de atracción, porque la unión de Valparaíso con la línea ferroviaria denominada *Longitudinal Sur*, sería de importancia capital para el resurgimiento de los negocios en Valparaíso y de vida para su puerto».

En respuesta a la consulta, el Ministro de Hacienda don Jorge Silva Somarriva, dice al señor Devés:

«Sobre este particular debo manifestarle que lo que he pedido es que se despache un proyecto que está en su último trámite en la Cámara de Diputados, en que se concede la autorización para construir dicho ferrocarril (el de Santiago a Valparaíso por Casablanca) con capitales privados, pues, hay quien lo haría».

Observaremos, a propósito de lo que dice el señor Devés, que el llamado *Longitudinal Sur*, es la línea de Las Cabras a San Antonio, que otros quisieran de Las

Cabras a Melipilla. Según vimos, más atrás, al referirnos a las sesiones de fines de 1921, el honorable diputado don Jorge Silva Somarriva activó ese proyecto, diciendo que el ferrocarril tendría más o menos noventa y tres kilómetros, que servirían a más de 400,000 hectáreas de buenos cultivos y añadiendo que «va a dar salida por el puerto de San Antonio a la carga desde Talca y a la del ramal de Pichilemu».

* * *

Entre tanto, a falta de una determinación del Gobierno tal como la propuso el Presidente señor Alessandri para elevar a San Antonio a puerto mayor, una serie de facilidades aduaneras habían traído en el hecho las mismas ventajas. El comercio, por otra parte, en defensa de sus propios intereses, había ído transladando allí una de las bases de sus operaciones, ya que la tonelada de carga movilizada en San Antonio representaba una economía de más de veinte pesos con relación a Valparaíso; esto aparte de otras ventajas muy positivas.

* * *

La memoria de la Superintendencia de Aduanas, correspondiente a 1923 y elevada al Ministerio de Hacienda en Agosto de 1924, por el Superintendente don Arsenio Olguín se refiere a la importancia y desarrollo del puerto menor de San Antonio y a la responsabilidad que afecta al Administrador de la Aduana de Valparaíso, en las operaciones que se ejecuten en el citado puerto menor.

«Esa responsabilidad es mayor — dice el Superintendente señor Olguín — si se toma en cuenta la distancia en que se encuentra San Antonio y la cantidad considerable de mercaderías que por él se interna.

«Estimamos que es llegado el momento de determinar la situación de este puerto, bajo el aspecto aduanero, ya que no sólo se internan por él las mercaderías enunciadas en el artículo 195 del reglamento, sino muchas otras que dentro de sus atribuciones permite la Superintendencia, y muy especialmente las autorizadas por el Supremo Gobierno de un modo permanente a la Braden Cooper Company, Ford Motor Company, W. R. Grace y Cía., West India Oil Company y Fonck y Cía.

«Al indicar esta medida no se ha considerado el perjuicio que ella irrogará a los intereses del puerto de Valparaíso, muy dignos de tomarse en cuenta; pero que ya no se ha observado una política portuaria para mejorar ciertos puertos, hay que someterse a la situación creada, arbitrándose en consecuencia las medidas necesarias en garantía de los intereses fiscales».

Como dijimos, esta memoria del Superintendente de Aduanas fué elevada al Gobierno en Agosto de 1924; y a los pocos días se dictó un decreto supremo, no para restringir, sino para ampliar todavía más esas facilidades de que hablaba el señor Olguín. El siguiente decreto del Presidente Alessandri vino a corresponder en la víspera misma de los acontecimientos políticos, con repercusión tan honda en la marcha del país:

«Núm. 1754. — Santiago, 4 de Septiembre de 1924. — Vista la nota, que precede de la Superintendencia de Aduanas, decreto:

Permítase en general al comercio importador la internación por el puerto menor de San Antonio de todas las mercaderías que hasta el presente, con autorización especial, se ha permitido sólo a determinados concesionarios despachar desde a bordo en Valparaíso, para dicho puerto menor.

Tómese razón, comuníquese, publíquese e insértese en el Boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno. — *Alessandri.* —*Enrique Zañartu P.*».

Esto significaba, ni más ni menos tener todas las garantías de puerto mayor, bajo la denominación cómoda de puerto menor. Y una situación así, es la que se ha mantenido hasta hoy mismo.

* * *

En la tarde del 10 de Noviembre, a los dos meses del Gobierno de la Junta que presidía el General Altamirano, una comisión nombrada por el Ministro de Hacienda don Fidel Muñoz Rodríguez, se recibió oficialmente, en nombre del Fisco, de las últimas obras que le tocaba en-

tregar a la Empresa Pearson para el mejoramiento marítimo de Valparaíso. En realidad, esta entrega, de acuerdo con los plazos del contrato, debió verificarse no el 10 de Noviembre de 1924, sino el 11 de Mayo de 1919. La prolongación de los 700 metros del molo, es materia de otro contrato.

El acta de la recepción de las obras fué firmada por el Intendente de la provincia, don Guillermo Soublette; el director fiscal de las obras don Gustavo Quezada Acharán; el administrador del puerto don Javier Herreros; los ingenieros de la Comisión de Puertos don Ruben Dávila y don Jorge Lira Orrego y los gerentes de la empresa Pearson señores Percy Gask y W. E. Stanton.

El señor Quezada Acharán declaró en aquellas circunstancias tan especiales: «Con la ceremonia que acaba de verificarse, la empresa ha dado cumplimiento a las obligaciones que le imponía el contrato firmado entre ella y el Fisco, quedando ahora solo los efectos de su buena ejecución, para cuya responsabilidad una parte de esos trabajos deberán ser recibidos definitivamente dentro de un año. La gran parte de las obras ya están entregadas al Fisco en este carácter y la empresa Pearson no tiene ninguna responsabilidad sobre ellas».

En cuanto al gerente Mr. Percy Gask, habló del llamado molo de abrigo en los siguientes términos: «En realidad el molo de abrigo presenta características técnicas en esta clase de obras, que constituyen una novedad mundial, *por cuanto no se había construído en ningún puerto del mundo un molo de abrigo en aguas tan profundas, En la extremidad de éste la cota alcanza a cincuenta y cinco metros bajo el nivel del mar.* La experiencia ya realizada en Chile nos ha permitido presentar propuestas para los trabajos de prolongación, las que fueron aceptadas por el Gobierno».

Naturalmente, con el resultado de la experiencia mundial, vamos a cargar nosotros... Y los europeos no nos darán ni las gracias!

* * *

Dos días después de la entrega de las obras, «El Mercurio» se congratulaba así, editorialmente:

«Fausto acontecimiento y motivo de legítima satisfacción para nosotros es la terminación de las obras del puerto de Valparaíso, después de *catorce años de no interrumpidos ni perturbados trabajos* por dificultades o tropiezos con la firma constructora.

«Estas obras entregan a las actividades del comercio nacional *un puerto moderno, dotado de todos los elementos necesarios para la carga y la descarga de naves en las condiciones de seguridad y de economía,* dentro de las posibilidades que ofrecía el problema de hidráulica que tuvieron que resolver los ingenieros y los constructores...

«De modo pues que la terminación de las obras, *en sus partes fundamentales*, es motivo de especial satisfacción para nosotros, como lo es para todo el país, y especialmente para cuantos han trabajado en la realización de la idea, para los gobernantes, los ingenieros de la comisión fiscal y para la casa constructora, los señores Pearson and Sons, de Londres, firma de reconocida fama, que ha podido cumplir en todas sus partes su contrato, contando siempre con la cooperación oficial y particular.

«Se han invertido en las obras treinta y seis millones y setecientos mil pesos, y no podía ciertamente darse una inversión mejor a los dineros del Estado. Creemos interpretar el sentimiento público haciendo llegar hasta las autoridades, los ingenieros y contratistas, las felicitaciones que merecen por la vasta labor realizada».

Tal se expresaba editorialmente «El Mercurio» en su edición del 12 de Noviembre de 1924; y es curioso que hablándose de *catorce años* de no interrumpidos ni perturbados trabajos, no se recordara que el plazo para la entrega de las obras era el de *siete años*...! Si había motivo, en todo caso, para tanto regocijo, podrá calcularse por el siguiente párrafo, publicado en «La Estrella» del 10 de Agosto del presente año:

«*Nuestra bahía se encuentra, como se sabe, completamente desamparada* y cualquiera marejada fuerte que haya, trae por consecuencia que las personas que deseen embarcarse o desembarcarse tienen que desarrollar verdaderos actos de acrobacia.

«Esto sucede todos los días en que hay marejada gruesa. En la mañana de hoy, por ejemplo, el Director General de la Armada, al irse a embarcar en la lancha que lo debía conducir a la «Baquedano», tuvo que hacerlo por una escala de «gata» que existe en el espigón de atraque, pues, tanto el embarcadero que queda al frente de las oficinas del Resguardo, como las escalas de la Sudamericana no podían usarse . . .

«Alguien que presenciaba los apuros de nuestra primera autoridad naval, exclamó: «Yo quisiera ver el embarque de los señores senadores que se han opuesto a que el Gobierno se preocupe *de dotar a nuestro puerto de las obras indispensables*».

Compárese este párrafo, publicado el 10 de Agosto de 1926, por un órgano de la empresa de «El Mercurio», con el editorial del 12 de Noviembre de 1924, en que se habla de la terminación de las obras del puerto de Valparaíso *en sus partes fundamentales* y en que se dice que estas obras fundamentales entregan *un puerto moderno,* dotado de todos los elementos necesarios para las operaciones de embarque y desembarque *en condiciones de seguridad y de economía*!

* * *

Junto con la recepción de las obras de Valparaíso, se tramitó un decreto de la Junta de Gobierno que elevaba a la categoría de puerto mayor al puerto de San Antonio, tal y conforme lo había solicitado un mensaje del Presidente Alessandri. Pero el decreto quedó retenido, cuando la prensa de Valparaíso dió la voz de alarma.

«El Mercurio» pidió que en vez de hacer a San Antonio puerto mayor, se suprimieran los permisos que se concedían para descargar allá toda clase de mercaderías, lo cual contribuía a la disminución del movimiento de Valparaíso.

«La situación anterior se agravará todavía de una manera muy considerable — agregó — cuando Quintero con sus obras marítimas que están ya hechas y la trocha ancha de su línea a San Pedro, arrebate también a Valparaíso otra considerable cantidad de carga».

«La Unión» decía por su parte:

«Ha vuelto a alzar la cabeza, aun bajo este Gobierno de severa conciencia administrativa, el absurdo proyecto de hacer puerto mayor a San Antonio. Que tanto pueden los intereses ligados a la desamparada caleta!

«Se asegura que el decreto ley respectivo ha estado a punto de recibir las firmas del caso. Estamos ciertos, sin embargo, de que un mediano estudio de esta cuestión habrá de determinar a los señores miembros de la Junta, en cuyo seno hay quien puede estar suficientemente penetrado del problema, el rechazo más absoluto de este nuevo intento de torcer las narices a la ley natural de las conveniencias portuarias del país».

En las mismas columnas de «La Unión» el administrador de la Aduana de Valparaíso, don Luis Abraham Moreno, hizo ver que en la situación actual, era preferible que San Antonio fuese elevado a puerto mayor, sobre todo cuando podían hacerse algunas limitaciones. «¿Porqué — se preguntó — no pedimos la elevación de San Antonio a puerto mayor, a base de la limitación de la nómina de mercaderías extranjeras que pueden descargarse y despacharse directamente por allí? ¿Qué inconveniente hay? ¿Por qué no se le pide al Gobierno que se determinen las contribuciones portuarias que corresponden a Valparaíso y San Antonio para amortizar sus obras, y que deben cobrarse autónomamente?».

El decreto quedó retenido por entonces, y nadie volvió a hablar de él por varios meses; pero en el presente año, lo del Vista de San Antonio vino a ser un episodio fecundo en determinaciones de todo órden, como a su hora veremos.

* * *

Obrando todos los factores ya conocidos, no debe extrañarse la marcha segura y firme que comenzó para el puerto

de San Antonio, a contar desde la iniciación misma de las obras en 1912, no decimos a contar desde la entrega que hizo la casa constructora en 1916, y que exigió algunos trabajos complementarios proseguidos por administración. Damos el tonelage movilizado por el puerto de San Antonio a contar desde 1912.

Años	Toneladas
1912	2.022
1913	4.340
1914	10.993
1915	6.772
1916	62.125
1917	68.859
1918	135.001
1919	124.367
1920	138.793
1921	261.305
1922	342.268
1923	468.884
1924	652.388
1925	702.724

Esta última cantidad de 702.724 toneladas movilizadas por el puerto de San Antonio, cuya explotación comercial apenas se organizó en 1918, resaltará en mayor grado, considerando que en Valparaíso la movilización de ese mismo año apenas llegó a 958.607 toneladas.

Vamos a presentar un cuadro estadístico del tonelaje movilizado por el puerto de Valparaíso en los últimos treinta años:

Años	Toneladas
1896	860.000
1897	895.000
1898	897.000
1899	731.000
1900	732.000
1901	987,000
1902	929.000
1903	984.000
1904	1.076.000
1905	1.093.000
1906	1.248.000
1907	1.409.000
1908	1.360.000
1909	1.333.000
1910	1.483.000
1911	1.531.000
1912	1.651.000
1913	1.650.000
1914	1.281.000
1915	1.186.000
1916	1.301.000
1917	1.241.000
1918	1.212.000
1919	1.161.000
1920	1.232.000
1921	1.104.000
1922	999.000
1923	1.083.000
1924	1.148.000
1925	958.000

El tonelaje movilizado en Valparaíso el año pasado, es inferior al que tuvo el puerto en 1901, un cuarto de siglo atrás, porque entonces la estadística anterior nos da un total de 987.000, mientras que en 1925 no hay más que 958.000 toneladas.

En cuanto a las entradas que ha tenido la administración del puerto por los derechos de muellaje, las damos a contar desde el año de 1910, que son como sigue, en moneda corriente:

Años	Valores
1910	$ 983.015.00
1911	1.096.052.00
1912	1.102.845.00
1913	1.313.498.36
1914	831.001.45
1915	554.506.62
1916	789.061.95
1917	1.024.502.98
1918	1.251.604.41
1919	1.325.137.65
1920	1.431.130.28
1921	1.814.095.30
1922	1.858.082.50
1923	1.882.342.05
1924	1.331.459.15
1925	1.265.681.35

En 1913, sin obras marítimas, los derechos de muellaje exceden a los que se cobraron en 1925!

* * *

El empréstito para la construcción de las obras marítimas de Valparaíso, gana un interés anual de cinco por ciento y

uno por ciento de amortización: y como las obras ya recibidas, representan, según anotamos en otro capítulo, *treinta y siete millones de pesos oro de 18 peniques, el* servicio de esta suma significa un gasto anual de *seis millones sesenta y seis mil pesos moneda corriente*. Y lo que produjeron el año pasado no alcanzó a *dos millones*, que desaparecen para cubrir el gasto que figura en el Ministerio de Obras y Vías Públicas para la «Explotación y Administración del Puerto de Valparaíso».

Según dato que hemos recogido de la Administración de Puerto, las entradas de 1925, se descomponen así:

Por derechos de muellaje, descarga y movilización $ 1.184.524,65;

Por arriendo de sitios en el Malecón y enrocados $ 655.702,35;

Por otras entradas $ 75.739,47;

Total de entradas $ 1.915.966,47.

La partida de muellaje, que es la más considerable, nos permite llevar la comparación al año de 1913, en vísperas de activarse los trabajos para las obras marítimas de Valparaíso. Por este capítulo hubo entonces una entrada de $ 1 millón 313.498,36, que correspondieron a una movilización de 1.650,000 toneladas; mientras que en 1925, las entradas de $ 1 millón 265,681,35, solo corresponden a una movilización de 958.000 toneladas.

Respecto de los arriendos en el malecón y en los enrocados, baste decir que los sitios que antiguamente valían cincuenta pesos y que después costaron por muchos años doscientos pesos, valen ahora mil pesos. Y a pesar de todos estos recargos que tanto dificultan las operaciones del comercio, las entradas del puerto no llegan a dos millones de pesos!

El proyecto de la Comisión de Hacienda para el empréstito de las obras de Valparaíso, había establecido primeramente, sobre la emisión contemplada de los bonos:

«Las cantidades que produzca la explotación de las obras, se destinarán totalmente al servicio de intereses y de amortización ordinaria y extraordinaria de los bonos emitidos para la construcción, y se abrirá al efecto una cuenta especial en la contabilidad fiscal».

En la discusión de la Cámara eliminóse este inciso, observando el diputado don Roberto Arellano que lo lógico era que el producido de cada puerto, ingresara a rentas generales y los bonos se pagasen con fondos también generales. Agregó textualmente:

«Eso de abrir una cuenta especial a cada puerto, además de incorrecto, como digo, creo que es engorroso para la contabilidad fiscal. Lo más correcto es que todas las entradas de los puertos vayan a rentas generales del país y con ellas las tesorerías fiscales pagarán los bonos.

«*El señor Irarrázaval Zañartu.*—Le encuentro completa razón a la observación del honorable señor Arellano, porque a Valparaíso no le conviene que se le lleve una cuenta tan ajustada, si resulta, como es posible, que sus entradas no den lo necesario para pagar los intereses y amortización de los bonos; si esto ocurre, entrará el Estado a pagarlos con rentas generales. No hay razón alguna para llevarle estas cuentas tan ajustadas a Valparaíso». (Sesión del 28 de Junio de 1910).

Lo que se preveía con cierta sorna entonces, ha tenido plena verificación ahora. En un artículo publicado en «El Mercurio» del 9 de Agosto del presente año, don Egidio Poblete traza un cuadro pavoroso del porvenir que le aguarda al país, una vez extinguida la renta del salitre; y lo primero que observa es que muchas y costosas obras quedarían improductivas.

«*En efecto* — añade — *reducidas la importación y la exportación a cantidades mínimas, ¿cuánto se recargaría cada unidad del escaso tonelaje con el servicio de las obras del puerto?*».

La hipótesis contemplada por el distinguido escritor y profesor de Hacienda Pública, ha llegado para Valparaíso, sin necesidad de que se acabe el salitre o de que se renuncie a la renta fiscal, como quiere el señor Poblete, con la mira de que la industria pueda prolongar su vida.

* * *

En el año de 1925, bajo el régimen de la segunda Junta de Gobierno, los puertos de Valparaíso, San Antonio y Quintero, fueron objeto de algunas disposiciones capitales que señalaremos rápidamente, puesto que ya vamos aproximándonos al final de este trabajo.



Los malecones de Quintero el 14 de Marzo de 1925, con deudos y amigos que han ido a despedir a don Ladislao Errázuriz y demas deportados de la segunda Junta Militar.

Derribada la primera Junta el 23 de Enero, se encargó de la presidencia de la segunda don Emilio Bello Codecido; y ya el 5 de Febrero se aprobaba un reglamento para embarque y desembarque de mercaderías en el puerto de San Antonio, elaborado por la Comisión de Puertos.

Al final del mes, el 27 de Febrero, dictábase el decreto-ley núm. 279, que lleva las firmas de don Emilio Bello Codecido, del General don Pedro P. Dartnell E. y del contralmirante don Carlos A. Ward y el Ministro don Francisco Mardones. Este decreto-ley entregaba la administración y explotación del puerto de Valparaíso a una Junta Local compuesta del gobernador marítima, que la presidiría y del administrador del puerto; del administrador de aduana; del administrador de la I zona de los Ferrocarriles del Estado; de un delegado de las Cámaras de Comercio nacionales y extranjeras; otro de las Compañías de Navegación y un tercero de los agentes de embarques.

Esta Junta de Puerto, al revés de la que fué creada en 1900, remunera a sus miembros por cada sesión a que asistan. He aquí otra disposición del decreto-ley:

«Art. 5.º El presupuesto anual de gastos será sometido por la Junta a la aprobación del Presidente de la República, *y se cubrirá con los fondos que, para este efecto, consulte la ley general de presupuestos*».

Esto salva a la Administración del puerto de un déficit probable, si tuviera que atender a los gastos con sus propias en-

tradas...! La Junta debe celebrar sesión cada semana y cuando el administrador o dos de sus miembros lo soliciten. La remuneración de sus miembros empezó con $ 150.00 por sesión. Los miembros de la antigua Junta tuvieron funciones honorarias y cuando la situación podía llamarse holgada para nuestro puerto.

* * *

Una semana antes de la llegada del Excmo. señor Alessandri, que había sido llamado por la segunda Junta de Gobierno, el puerto de Quintero tuvo grandísima notoriedad. Si Valparaíso y San Antonio habían sido objeto de determinaciones de la Junta, ¿por qué no había de serlo también Quintero? Pero esto último fué de otro carácter...

En la madrugada del sábado 14 de Marzo de 1925, salía de Santiago un tren especial que conducía hasta la rada de Quintero a un grupo de personalidades políticas, que allí serían embarcadas inmediatamente para salir del país. Aun con un régimen de suspensión de garantías constitucionales, la medida era en extremo vejatoria, como que ni entonces ni después se supo por nadie el resultado de una fórmula de proceso. Entre los deportados, estaban don Ladislao Errázuriz, don Ismael Edwards Matte, don Roberto Huneeus, don Emilio Tizzoni y muchos otros.

Con ánimo viril, cantaron en Quintero la canción nacional, junto con hacer pública su más viva protesta por el atropello de que eran víctimas. Minutos después de las 3 P. M. se vió cruzar en el puerto el vapor «Aconcagua»; e inmediatamente se dirigieron los deportados a los malecones para tomar la lancha que debía llevarlos a bordo. Las escenas de la despedida fueron de lo más emocionantes.

Al poco rato, el vapor «Aconcagua» levaba anclas, abandonando el puerto de Quintero en prosecución de su ruta hácia el norte.

* * *

Luego de restablecido en el mando el Excmo. señor Alessandri, que llegó al país el 20 de Marzo, desencarpetóse una solicitud que la casa Pearson había presentado el 7 de Enero de 1922 y en que pedía una indemnización de £ 812,894 «*por no haber paralizado la ejecución de las obras marítimas durante el período de la guerra europea* — según informaba «El Mercurio» — y como indemnización del mayor costo que adquirieron en ese tiempo los materiales en construcción».

Por decreto núm. 1210, del mes de Abril, que lleva las firmas del Excmo. señor Alessandri y del Ministro Mardones, se le mandó pagar a la casa Pearson la suma de *tres millones de pesos oro de 18 peniques*, por su antigua solicitud. El ingeniero don Hormidas Henríquez calificó esto sencillamente de *un regalo*.

Es de advertir que el Mensaje presidencial leído por el Excmo. señor Alessandri el 1.º de Junio de 1921, en la apertura de las sesiones ordinarias, refiriéndose a las obras del puerto de Valparaíso contratadas por la casa Pearson, dice textualmente:

«*A consecuencia de la guerra, las obras no han podido marchar con la actividad correspondiente al plazo estipulado en el contrato, y ha sido necesario conceder a los contratistas una prórroga de tres años y medio, debiendo entregarse las obras el 20 de Noviembre de 1922*».

Como se sabe, tampoco se respetó este nuevo plazo, pues, las obras, sin ninguna otra guerra que poder invocar, solo vinieron a entregarse dos años más tarde, el 10 de Noviembre de 1924. Total del atraso: casi seis años; y sin embargo, se elogió la estrictez con que la firma *había podido cumplir en todas sus partes su contrato*; siendo que la ejecución de todas las obras era en el plazo de siete años; y por lo tanto vencía el 11 de Mayo de 1919.

¿Qué seriedad ha habido en esta propuesta? Ninguna! Pero ello no fué obstáculo para un premio aparte de *tres millones de pesos oro de 18 peniques* a los afortunados contratistas. Conste también, como ya lo hicimos notar en otro capítulo, que la casa de Augusto Galtier, que construía las obras del puerto de San Antonio, no pidió ninguna indemnización, a pesar de hallarse colocada en un

caso idéntico. El mensaje ya citado del Excmo. señor Alessandri, deja constancia de que las obras fundamentales del puerto de San Antonio por la suma de $ 9 millones 832.000 oro de 18 d., se terminaron satisfactoriamente y fueron definitivamente recibidas. «La guerra — añade — no obligó a paralizarlas». Y pudo agregarse que la guerra tampoco obligó a indemnizaciones *por el mayor costo que adquirieron en ese tiempo los materiales en construcción.*

Pero a la postre resultó premiado, no el contratista de San Antonio, sino el de Valparaíso!

* * *

Otros proyectos, por lo que hace a Valparaíso, fueron en 1925, la necesidad de una dársena para embarcaciones menores, ya que ni los botes pescadores tienen donde guarecerse o buscar refugio; y la necesidad, también muy apremiante, de un embarcadero cómodo... Se buscó esta última palabra, a fin de que el embarcadero actual no se diera por ofendido!

Respecto del primer punto, se sabe que los intereses de un gran número de gente de mar, no han sido contemplados para nada en las obras del puerto. Los pescadores, apenas tienen hoy día un agujero miserable que se les dejó libre en los enrocados de la caleta de Jaime. Y cada temporal les hunde un gran número de esas embarcaciones, que por otra parte no pueden asegurar contra riesgos en ninguna compañía, sencillamente porque éstas no les admiten tales riesgos.



El vapor «Aconcagua» en la bahía de Quintero el 14 de Marzo de 1925, en los momentos en que atraca la lancha que lleva a don Ladislao Errázuriz y demas deportados de la segunda Junta Militar.

En lo antiguo, ese gremio hoy abandonado, fué objeto de particular solicitud de los gobernantes. Tenemos a la mano un curioso reglamento de pesca para la ciudad de Valparaíso, de fecha 9 de Noviembre de 1838, con las firmas del gobernador don Juan Melgarejo y del secretario don Carlos Bello, hijo de don

Andrés Bello; y allí dispónese para los dueños de canoas:

«*3.º Se señala a los caoneros para varar sus embarcaciones toda la playa del Arsenal hasta el castillo de San Antonio, y la del Almendral, desde la casa de don Manuel Cifuentes hasta la Caleta*».

Lo que es ahora, esos pobres no tienen ni un sitio decente donde atracarse ni donde reparar sus embarcaciones.

* * *

El asunto del «embarcadero cómodo», según decía «La Unión», empezó a exigirse, porque, lo declaraba el mismo diario, era indispensable «en un puerto de la importancia de Valparaíso, cuyas costosísimas obras no han dado a la bahía el abrigo suficiente para que en días de temporal puedan los pasajeros que necesitan embarcarse, hacerlo por lo menos sin peligro de un grave accidente».

Ello vino a originar, sin embargo, una especie de conflicto entre el gobernador del territorio marítimo y el director fiscal de las obras del puerto. El primero quería un proyecto de escalas embutidas en el malecón; y el segundo contestó que las obras portuarias costaban muchos millones de pesos «para que podamos tolerar que se empiece a romperlas cuando aun no están definitivamente terminadas». («La Unión», del 13 de Febrero de 1925).

Continuó el señor Quezada Acharán impugnando el propósito de las escalas embutidas en el malecón, como quería el gobernador marítimo, agregando como contraproyecto:

«Pero si se quiere hacer una obra de mayor aliento, que evite volver a preocuparse de este defecto de que adolece el puerto, a mi entender no hay más que una idea aceptable: la construcción de la poza en el cabezo del espigón de atraque, proyecto que ya confeccionó la casa Pearson y Cía., pero que fué desechado por el Gobierno a causa de que su costo excedía de cien mil pesos oro.

«Hoy que el espigón está terminado, ese proyecto sería aun más costoso, pues habría que romper más de cien metros cúbicos de concreto y sacar mayor cantidad de relleno. Pero ese trabajo es el único que se puede aconsejar a Valparaíso».

En suma, al tenor de estas declaraciones hechas a «La Unión» por el ingeniero señor Quezada Acharán, Director Fiscal de las obras del puerto, no se pueden romper los malecones para hacer escalas embutidas; pero se puede perfectamente hacer pedazos el cabezo del espigón de atraque, que tampoco dejó de costar buenos millones!



XVIII.

El grito de alarma producido en Valparaíso en 1926.—Orígen de la campaña.—Las declaraciones de don Jorge Lira Orrego, secretario de la Comisión Central de Puertos.—Las llamadas obras de abrigo.—«Ni con todos estos trabajos Valparaíso será un puerto de primer orden . . .».—Observaciones respecto a San Antonio y Quintero.—El primer ensayo de los nuevos malecones.—Entrevistas celebradas por «El Mercurio» y «La Unión» sobre el problema portuario.—Lo que opinaron distinguidas personalidades.—Una serie de paliativos que no remediará la dificultad.—El presidente de la Cámara Norteamericana de *Comercio dice que «el peligro más grande para el porvenir comercial de Valparaíso está aquí mismo». —Las responsabilidades, según querría establecerlas un senador de la República.—Otras fórmulas que no dicen nada.—El bluff de la descarga en descubierto.—«Cómo nació el Puerto de San Antonio»; série de artículos publicados en «La Unión».—Los cinco mil millones que representa la riqueza de Valparaíso.—Discusiones parlamentarias.*

Cuando fueron conocidos a principios del presente año de 1926 los resultados de la movilización en los puertos de Valparaíso y de San Antonio, correspondientes a 1925, se produjo una soberana inquietud. El puerto de Valparaíso había bajado de un millón de toneladas y San Antonio casi llegaba a ochocientas mil.

El grito de alarma tuvo que ser más potente que nunca, con repercusiones en la prensa, en el Congreso y en el seno de diversos organismos administrativos. La campaña empezó a raíz de una visita de inspección hecha a las obras portuarias de Valparaíso por el secretario de la Comisión Central de Puertos, ingeniero don Jorge Lira O. Esta visita fué en la primera quincena de Febrero de 1926. Y a su vuelta a la capital, el señor Lira declaró por allá, refiriéndose a las obras ya ejecutadas y a las que aun quedan por construírse, que Valparaíso no sería un puerto de primer órden, ni podría serlo nunca . . . Respecto de San Antonio, las declaraciones del visitante se presentaban optimistas.

«Dos clases de obras se construyen en Valparaíso, — dijo el señor Lira, — las de abrigo y las de atraque. Estas últimas están terminadas y son suficientes para todo el movimiento comercial que puede tener el puerto. De las obras de abrigo se ha construído el primer trozo del Molo Principal, que sale de Punta Duprat, y se está trabajando en el segundo trozo, que se dirige hacia el muelle del Barón, y del cual se han contratado 700 metros.

El abrigo completo de la bahía se conseguirá prolongando este Molo 300 metros y construyendo otro de 1,100 metros de largo, que le salga al encuentro, partiendo del antiguo Fuerte Andes, dejando entreambos la entrada al puerto con unos 300 metros de ancho.

Las obras construídas hasta ahora cuestan $ **96.000.000,** moneda de 6 d; los 700 metros más que se construirán costarán $ **59.000.000,** y las obras que se necesitarían para dejar completamente abrigado el puerto, están avaluadas en $ **80.000.000** más.

El precio completo de las obras del puerto, sería entonces de $ **235.000.000,** cifra muy elevada, en comparación con el movimiento comercial que puede conseguir Valparaíso.

Cuando esté terminado el trozo del molo en construcción, quedará abrigada la parte del puerto propiamente dicha, incluso el Espigón de atraque; pero no se puede pretender abrigar el resto de la bahía. Para abrigarlo completamente, se necesitarían $ 80.000.000 y 10 años de trabajos, lo que por ahora es poco menos que imposible.

Terminadas las obras en el puerto de Valparaíso, podrán tener abrigo en él las embarcaciones que necesita el comercio; pero de ningún modo la escuadra de guerra, ni todas las bodegas y depósitos flotantes, que hay en la bahía. Para la escuadra de guerra se ha pensado siempre construir obras fuera del puerto comercial.

Sin embargo, ni con todos estos trabajos, Valparaíso será un puerto de primer orden, en el sentido completo de la palabra, ni podrá serlo nunca; porque la importancia de su comercio no lo permitirá.

Las obras construídas en la actualidad en el puerto, no prestan totalmente los servicios que se esperaba de éllas al proyectarse su construcción. Así, se puede ver que teniendo Valparaíso malecones a los que pueden atracar los más grandes vapores, y grúas de las más modernas, suficientes para movilizar todas las mercaderías del puerto, no se moviliza una tonelada directamente del buque a tierra, sino todo se hace por intermedio de lanchas, sin que la Junta Local del Puerto, haya podido conseguir todavía modificar esta situación absurda....

San Antonio ha tenido gran influencia en la disminución del movimiento de Valparaíso. Se calcula que el año pasado San Antonio alcanzó a movilizar casi igual suma de toneladas que Valparaíso. Esto se debe a que el comercio toma en cuenta el transporte por ferrocarriles, las tarifas de embarque y desembarque, y la rapidez de la movilización que hace menos costoso el envío de las mercaderías por San Antonio.

Respecto a Quintero, parece que no afectará grandemente a Valparaíso, por cuanto aunque sus obras ya están concluídas, no se nota un mayor movimiento, y sólo servirá a las mercaderías que vienen de la provincia de Aconcagua».



La Caleta de Jaime.
Ultimo y menguado sitio que se les ha dejado a los pescadores en la bahía de Valparaíso.
(Fotografía tomada en la festividad de la tradicional procesión de San Pedro).

* * *

Así tan terminantes fueron las decla-

raciones del secretario de la Comisión de Puertos don Jorge Lira Orrego, el 10 de Febrero de 1926, que provocaron infinitas sorpresas; cuando en realidad el único motivo de sorpresa que contienen, sería cierta variación de criterio, si se comparan estas declaraciones con la respuesta que para defender las obras de Valparaíso dió el mismo ingeniero en Noviembre de 1923, a propósito de la vigorosa conferencia de don Guillermo Kamp.

Três días después, en el seno de la Junta de Puerto, promovíase un debate acerca de las declaraciones del señor Lira Orrego, «llegándose a la conclusión de que era necesario tomar una determinación que pusiera a prueba prácticamente la capacidad y eficiencia de los servicios portuarios que se han terminado hasta la fecha». «Dado el caso de que las pruebas en proyecto no dieran los resultados esperados, se haría presente al Supremo Gobierno las dificultades presentadas para que él tomara las medidas que juzgara convenientes, *quedando así salvada la responsabilidad que pudiera afectarle a la Junta*».

El primer ensayo de los nuevos malecones se hizo con el vapor «Oropesa», de la P. S. N. C., que hace la carrera hasta Inglaterra, trayendo siempre una gran cantidad de carga. Las faenas duraron cuatro días; e interrogado por «La Unión» el piloto que tenía la supervigilancia de la descarga, dijo:

«La descarga por medio del malecón, viene a significar el doble de tiempo de la que se efectúa por medio del lanchaje; así la carga que desocupa el buque de sus bodegas por medio de las lanchas en dos horas y media, se hace aquí en el malecón en cinco horas... La resaca, que en esta parte da un fuerte balanceo al buque, molesta también en forma apreciable el trabajo...».

El gerente de una empresa naviera habló sencillamente del fracaso de una obra «que estaba llamada a prestar utilísimos servicios y a redimir las actividades marítimas, actualmente en un estado que hace temer la absorción de nuestro puerto por otros que prestan mayores comodidades al comercio marítimo».

«—Y el número de muelles — se le pregunta—¿responde a las necesidades de los buques que llegan a descargar?

«—Nó; y es este otro de los inconvenientes; actualmente la capacidad de los muelles es para tres buques del tonelaje del «Oropesa»; y para cuatro, si son más chicos; y hay que tomar en cuenta que diariamente existe en el puerto un promedio de siete buques descargando; en esta forma se produce una situación difícil y engorrosa para los buques que quedan sin muelle». («La Unión» del 19 de Febrero de 1926).

En la Cámara Central de Comercio se trata este asunto y el representante de la Cámara Norteamericana señor Rea Hanna, hace una extensa y minuciosa relación de los diversos factores que amenazan el porvenir comercial del primer puerto de Chile. Hablando de la descarga del «Oropesa», hizo ver todas las dificultades, no explicables ni por ser el primer ensayo; y habló también sobre «el engorroso procedimiento aduanero que, unido a la circunstancia de que los almacenes de Aduana no son apropiados para una descarga rápida, vienen a limitar la capacidad de recepción de las mercaderías directamente de la nave a tierra...».

El 20 de Febrero se publicó una entrevista con don Carlos Schneider, Administrador de la I Zona de los Ferrocarriles, quien declara, señalando la principal causa de la competencia del puerto de San Antonio:

«La supresión de las faenas de lanchaje, encierra una gran economía para el comercio y por consiguiente es un medio eficaz para el abaratamiento de la descarga de las mercaderías *y es lo que más influye en la preferencia de utilizar el puerto de San Antonio sobre Valparaíso*».

Después observa:

«Otra medida de la cual ya se ha hablado y cuya resolución definitiva está en manos del Gobierno, es el abaratamiento de flete por ferrocarril entre Valparaíso y Santiago, en cierta clase de mercaderías que hoy desembarcan por San

Antonio. Se haría una rebaja de treinta por ciento para el transporte de estas mercaderías de Valparaíso a Santiago, *equiparando el flete que pagarían esas mercaderías desde San Antonio a Santiago*».

Ya se vió que, precisamente para obtener esta disminución de un treinta o más por ciento en el costo del transporte, el Director General de los Ferrocarriles don Omer Huet propició en otro tiempo la línea de San Antonio con su respectivo puerto... Y después de conseguida una y otra cosa, un funcionario de la misma empresa, propone los medios conducentes para anular la ventaja que se quiso! Habría sido mejor que la Empresa de los Ferrocarriles no hubiese apurado tanto la construcción del puerto de San Antonio. Por lo demás, el mismo día de las declaraciones del administrador de la I zona, don Carlos Schneider, el Ministro de Vías y Comunicaciones don Angel Guarello, decía sobre el proyecto de la nivelación de fletes entre Valparaíso y Santiago y entre San Antonio y Santiago:

«Mi opinión sobre esta materia es bien concisa: la empresa de los ferrocarriles del Estado *no debe, en justicia, fijar tarifas en favor de una línea ni en contra de otra. Los fletes entre los puntos señalados necesitan ser iguales.* Y para poner en resguardo los intereses comerciales de los ferrocarriles se han propuesto algunas fórmulas que serán resueltas dentro de poco tiempo más. La política general que se ha insinuado consistiría en establecer fletes bajos para los productos de exportación que salgan por Valparaíso o San Antonio y un poco más subidos para los de internación, con lo cual se produciría una nivelación de entradas casi automática».

Pero lo que vino a hacerse a la postre no se conforma a esta pauta, que habría sido beneficiosa.

Don Tomás Linley, Gerente de la Compañía Inglesa de Vapores, expresa que el deber de la Junta de Puerto es contribuir en todo lo que pueda al abaratamiento de las operaciones de movilizar carga.

«—El efecto de la competencia de San Antonio sobre Valparaíso — son sus palabras — no es cuestión de opinión, pues lo hemos estado palpando durante los últimos tres años... Sin embargo, estamos ante un hecho consumado: es de esperar que esa ola de exportación siga moviéndose por San Antonio y que los importadores continuarán descargando allí las mercaderías que la Aduana permite..».

* * *

El 24 de Febrero «La Unión» publica una entrevista con el Superintendente de Aduanas don Marcos Walton Green, quien empieza por declarar que se ha hecho gran bulla con el asunto del ensayo del «Oropesa», cuando las deficiencias que se han notado se corregirán. Se le interroga sobre el lanchaje y si sería posible, suprimirlo. Contesta:

«—Suprimirlo totalmente no es posible, por cuanto los buques para hacer rápidamente su descarga, necesitan trabajar por los dos lados y en estas condiciones las lanchas serán siempre necesarias».

Transcribimos de la misma entrevista:

«—¿Cuáles son las mayores facilidades que da el Puerto de San Antonio, y que no hay en Valparaíso?

«—El menor precio de derechos de internación para algunas mercaderías, y el menor flete que tienen establecido los ferrocarriles para el transporte de la mercadería desde ese puerto a Santiago.

«Sobre lo primero, en parte hay razón, porque San Antonio es puerto menor; sobre lo segundo, poco antes de enfermarme, provoqué una reunión en Santiago, a la que asistió el Ministro de Vías y Obras Públicas, el Administrador del Puerto, y el que habla; en ella propuse, como medida tendiente a igualar los fletes, entre Santiago, por Valparaíso y San Antonio, que la Administración de los Ferrocarriles considerara para hacer la igualación, por los cincuenta kilómetros, más o menos, que hay de diferencia entre estos dos puntos, la pérdida que significa para la Empresa, el viaje de equipo de Santiago a San Antonio, sin carga, cosa que con Valparaíso no sucede, pues los trenes vienen y van a Santiago, siempre ocupados».

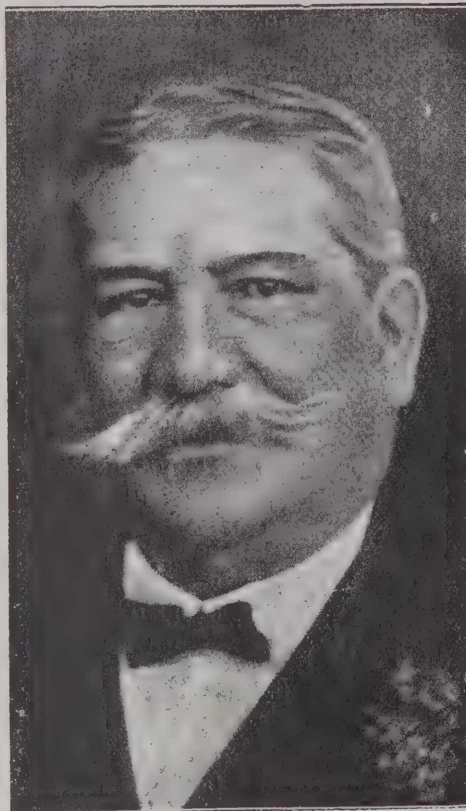
Si el Superintendente de Aduanas habla de *la pérdida* que significa para la Empresa de los Ferrocarriles «el viaje de equipo de Santiago a San Antonio, sin carga», conviene saber que ese ramal de Santiago a San Antonio es, sin embargo, el que deja ganancias más considerables al Estado, si se le aprecia en conjunto.

Y en cambio, el costo de la movilización, con la línea electrificada de Valparaíso a Santiago, ¿no es ahora más subido que con el sistema antiguo de tracción a vapor?

El Administrador del puerto, don Javier Herreros Vergara, ex-administrador del puerto de San Antonio y vice-presidente de la Junta Local del Puerto, habla de que la mejor defensa de Valparaíso consistiría en reducir las tarifas de los diferentes servicios, modificar las leyes aduaneras que puedan entorpecer la descarga de mercaderías y abaratar los fletes ferroviarios. Veamos lo que contesta a otra pregunta del formulario:

«—¿Considera usted un peligro para el porvenir comercial de nuestro puerto la competencia que actualmente hace San Antonio?

«—Entiendo que ustedes se refieren al movimiento portuario y no al comercial de la plaza...



Don Tomás Linley,
Gerente de la Compañía Inglesa de Vapores.
«The Pacific Steam Navigation Company», mantiene operaciones en nuestra costa desde 1840; y fueron de la Compañía los vapores gemelos el «Chile» y el «Perú», que llegaron por primera vez a Valparaíso el 15 de Octubre de aquel año.
Según se verá en uno de los apéndices el ingeniero don Jorge Lyon, nos ha dado sus recuerdos como testigo de aquel día memorable del 15 de Octubre de 1840.

«Del movimiento portuario, San Antonio le ha quitado ya, y sin vuelta, toda la exportación agrícola de la zona al sur de Santiago y la del cobre de Braden, que tiene por Paine — Talagante una ruta muy lógica y corta, del mismo modo que sale por Valparaíso la producción del valle de Aconcagua.

«El único peligro que aun queda es, pues, la translación de las escasas internaciones que aun entran por Valparaíso y por cuya descarga cobran aquí las compañías, con acuerdo de las Cámaras de Comercio, vez y media o dos veces lo que cobran por San Antonio.

«En materia de exportación de cabotaje, el peligro para Valparaíso está en que lo del valle de Aconcagua se vaya a embarcar por Quintero, aprovechando la rebaja de fletes ferroviarios que hace la empresa particular de ese puerto, merced a la garantía fiscal del 7 por ciento que le tiene concedida el Gobierno y al préstamo que de sus carros le hacen los Ferrocarriles del Estado, cobrándole la mitad o tercera parte de lo que cobran a los puertos fiscales».

El Gerente de la Grace Line, Mr. James Heavey, aprecia la materia con el tacto de un experimentado hombre de negocios.

Ante la alarma del administrador del puerto señor Herreros Vergara, manifiesta con aplomo:

«Mucho se ha hablado de la competencia de San Antonio, *del peligro de Quintero,* etc.; se han pretendido dar algunos remedios que según los que los dan, serían infalibles para hacer volver el auge de Valparaíso. Sobre esto, lo que puedo decirles es lo siguiente: Las compañías navieras y el comercio tienen sus intereses allí donde las facilidades hacen que el costo se reduzca, dando margen a la utilidad. Valparaíso, San Antonio, Quintero o cualquier otro puerto que dé facilidades, tendrá seguramente el mayor movimiento de descarga; por lo tanto el remedio aplicable a este puerto sería otorgar el máximum de facilidades...».

Al presidente de la Cámara Norteamericana de Comercio señor Rea Hanna, se le interroga sobre cuál es la política que convendría adoptar en esta emergencia; y contesta con profunda verdad:

«Hay una sola política que puede mejorar, no solamente la descarga, sino todos los servicios de nuestro puerto. Esta política es *cooperación* entre todos los variados intereses que juntos hacen la gran maquinaria del servicio que debe prestar nuestro puerto al comercio. *Todos tenemos que dejar la miopía y cultivar una visión más ámplia*... No se puede culpar al comercio de Santiago porque prefiere consignar sus mercaderías a San Antonio, miéntras todos los gastos son menos que en Valparaíso...».

Sigue con estas otras palabras que valen un Perú del tiempo de los Incas y que conviene meditar por su hondo significado:

«Yo no creo que San Antonio es un peligro para el *porvenir comercial* de Valparaíso. El máximo del daño está ya hecho. *El peligro más grande para el porvenir comercial de Valparaíso, está aquí mismo. Toda medida artificial fracasará a la larga*...».

Al revés de estas opiniones tan breves como exactas, don Arturo Nuñez, representante del gremio de Jornaleros de la Movilización ante la Junta de Puerto, habla primeramente sobre la necesidad de una política de «preferencia absoluta del puerto de Valparaíso sobre San Antonio», que es no decir nada concreto. «Valparaíso — añade — es el puerto principal de la República, su capital marítima; en su preparación como puerto de primer orden, se han gastado centenares de millones de pesos y se han contraído deudas que hay que pagar a toda costa. Si se le condena a la competencia de un puerto como San Antonio, que no tiene deudas y gastos, ni la importancia, ni los medios de descarga con que cuenta Valparaíso, es claro que se le hará un daño terrible...».

¡Caso insólito! Un puerto de primer orden, en cuya preparación — adviértese — se han gastado centenares de millones de pesos, recibirá un daño terrible con la competencia de un puerto como San Antonio, *que no tiene la importancia ni los medios de descarga con que cuenta Valparaíso*! Pero entonces, señor, ¿qué competencia cabe? ¿Qué tino se ha tenido acá para invertir esos centenares de millones, de que habla el señor Nuñez? Pero he aquí lo que sucedería si no nos vamos contra San Antonio en esta grave emergencia:

«Se desvalorizaría la propiedad en una ciudad de ciento cincuenta mil almas, para favorecer a un puerto sin mayor importancia, casi deshabitado, si se le compara con Valparaíso, con la circunstancia agravante de que esto se habría hecho para valorizar la propiedad privada de unos cuantos latifundistas influyentes de San Antonio».

Esto se llama sacar la cuestión completamente de su quicio. Porque siguiendo con ese método, vendría la réplica de que por el lado contrario no hay otro interés de que no se desvalorice la propiedad privada de unos cuantos latifundistas influyentes de Valparaíso. Decididamente, toda causa pierde más con una mala defensa que con un buen ataque!

El Presidente de la Cámara Aduanera, señor Rafael Vargas, habla de la disposición de las obras marítimas de Valparaíso, en las cuales nota deficiencias equivalentes a un fracaso. «A mi juicio — observa — esto se debe a un error de dis-

posición de las obras; no dudo que los técnicos que hicieron los planos y llevaron las obras a su ejecución, hayan sido los más preparados, pero lo que sí parece es que les faltaba un poco de conocimiento práctico».

Sin embargo, el propio señor Vargas, da por sentado la eficacia de un remedio que el conocimiento práctico rechaza. Véase, si nó, esta pregunta con su respectiva respuesta:

«—La continuación del molo de abrigo, ¿sería de alguna utilidad para las faenas de descarga?

«—Indudable, porque actualmente la resaca molesta en tal forma, que me parece que en invierno, cuando sople viento, no va a haber buque que pueda efectuar la descarga, sin sufrir deterioros, esto si se atreven a atracar . . .».

El Gerente de la Caja de Crédito Comercial, señor Eduardo Valdes, interrogado sobre las causas del descenso comercial de Valparaíso, dice por su parte, entre otras cosas: «En primer lugar *los defectos de construcción de nuestro puerto*, que, en los muelles especialmente, obstaculizan las descargas en forma apreciable y después de esto viene la forma en que está organizado el trabajo de movilización, que hace encarecer el costo de la descarga». El lanchaje debe suprimirse; si se sostiene es por la fuerza de intereses particulares . . .

A esto responde don Angel Custodio Ramírez Ossa, representante de los embarcadores ante la Junta Local del Puerto:

«La supresión del lanchaje es completamente imposible. Los almacenes de la Aduana no son suficientes para recibir toda la carga que llega a Valparaíso y los tres atracaderos (cuatro para buques menores) no son suficientes para que atraquen todos los buques que llegan al puerto (hay casos en que hay hasta diez buques). Además, las lanchas son indispensables para el acarreo de mercaderías a muelles, malecones y sitios particulares, para los trabajos al costado libre de los vapores atracados y para la mayor parte de los embarques que se hagan».

De todos modos, cree el señor Ramírez Ossa que la supresión del lanchaje, de que tanto se habla, para abaratar en Valparaíso la movilización, no tendría mayores efectos ante la competencia de San Antonio, porque la desviación de mercaderías de Valparaíso hácia aquel puerto, corresponde principalmente a artículos que, por venir en grandes cantidades, traen descarga libre «y en este caso el costo reducido y casi igual del lanchaje en ambos puertos, no puede pesar a favor de San Antonio . . .». Entre otras cosas que pide considerar, están las siguientes:

«Si a San Antonio, hoy día un verdadero puerto mayor sin títulos, y sin las gabelas inherentes, se le limitan los permisos de descarga a lo que por su naturaleza o escaso valor intrínseco, no necesitan depositar en almacenes de Aduana; si en Valparaíso se proporcionan los medios para facilitar al comercio que saque pronto sus mercaderías de la Aduana, y que hagan sencillas y comerciales las tramitaciones de ella, Valparaíso se pondría al nivel de San Antonio, donde las facilidades son muchas, pesando hoy día este factor mucho en favor de San Antonio».

* * *

De todas las entrevistas, una de las más comentadas, vino a ser la que «El Mercurio» publicó del vice-presidente de la Cámara Central de Comercio y representante entonces de esa corporación ante la Junta Local de Puerto, don Aurelio Cruzat, actual senador de Valparaíso.

Como plan de trabajo prévio que se imponía, el señor Cruzat, empezó por decir:

«Deben los parlamentarios que representan esta provincia y la de Aconcagua y todos en general, ya que no se trata de intereses netamente nacionales, obtener que cuanto antes se inicien todas las obras que son indispensables y necesarias para dejar bien abrigado el puerto. Se han gastado hasta la fecha $ 96.000,000 moneda de 6 d. y $ 59.000,000 más costarán los 700 metros de molo en construcción, lo que forma un total de $ 155.000,000; pero de nada esto serviría si el puerto se deja expuesto a los vientos y temporales y no se completara las obras que corresponden a un puerto moderno, ini-

ciando desde luego el otro molo de 1,100 metros, que debe partir del antiguo fuerte Andes y el cual está consultado desde que se proyectaron las obras. Según los técnicos, la construcción de ese nuevo molo durará por lo menos 10 años y costará $ 80.000,000 o sea $ 8.000,000 por año, de manera que siendo una inversión absolutamente indispensable, debe empezarse cuanto antes, para tener esperanzas siquiera de que alguna vez va a ser una realidad, lo que anhela todo el país y especialmente los que aquí vivimos, de tener un puerto que en el concepto moderno corresponda al nombre de tal. Con la exigencia de la construcción de obras urgentes necesarias, como la referida, puede ser que se disminuya un poco el enorme derroche de los caudales públicos».

A juicio de respetabilísimos ingenieros, sería también otro enorme derroche pensar en los nuevos molos que se piden. Por lo demás, habría que adicionar el monto de lo gastado, que excede no poco de la suma que apunta el señor Cruzat, quien por último critica acerbamente al Gobierno por no haber aumentado la zona de atracción del primero de nuestros puertos.

«Aquí en Chile — declara — se ha hecho todo lo contrario; se han valorizado terrenos de San Antonio, que valían *veinte centavos,* hasta ofrecerse ahora en doscientos pesos, arruinando el Fisco sus propios intereses, como es el invertir aquí una gran cantidad de millones y el hacer un puerto al lado para que le quite todo su movimiento comercial. *Si se aplicara la verdadera pena que merecen los que son responsables, no habría duda que toda su vida tendrían que pasarla en la cárcel*».

Imposible sería llevar a la práctica una decisión tan extraña como la que propone el señor Aurelio Cruzat, actual senador de la República. No podrían exceptuarse en la pena de responsables el Presidente don Germán Riesco, que comenzó los trabajos del ferrocarril de Melipilla a San Antonio; el Presidente don Pedro Montt, que mandó un mensaje especial a las Cámaras para construir el puerto de San Antonio; el Presidente don Ramón Barros Luco, que inauguró las obras; el Presidente don Juan Luis Sanfuentes, que las continuó y que además promulgó la ley de creación del departamento de San Antonio; el Presidente don Arturo Alessandri, que envió un mensaje a las Cámaras para elevar a San Antonio a la categoría de puerto mayor y el actual Presidente don Emiliano Figueroa Larraín, quien, siendo diputado por Melipilla en 1904, hizo las primeras campañas parlamentarias en favor del puerto de San Antonio. ¿Y no hemos visto que los propios representantes de Valparaíso votaron con entusiasmo en favor del puerto de San Antonio? ¿No están comprendidos en esta tacha representantes de todos los partidos?

Verdaderamente, lo que propone el señor Cruzat sería un proceso colectivo... Y otra de las medidas que nos recomienda es esta:

«Impedir que Quintero sea otro San Antonio. Sé de muy buena fuente que en Quintero se ejercitan muchas actividades para darle movimiento y si no se está muy alerta, tendremos que poco a poco se formará otro puerto de San Antonio, para acabar de arruinar a Valparaíso».

A juzgar por esta política de exclusivismo, parece que el ideal estaría en las prácticas de un siglo atras. En 1822, una ilustre escritora inglesa, Maria Graham, examinaba las disposiciones de los nuevos reglamentos de comercio, recien promulgados entre nosotros y no podía menos de observar para rechazarlos:

«En la sexta sección se declara que Valparaíso es el único puerto libre de Chile, con lo que se hace a todos los demás una injusticia manifiesta, fuera de la enorme imprudencia de semejante declaración, a causa de los antiguos celos de los puertos del sur y los que en diversas ocasiones han aparecido en Coquimbo. Los puertos menores como Concon, Quintero, etc., quedan absolutamente cerrados para los buques extranjeros...».

Esta *concentración portuaria,* que quizá habría admirado a M. Sauvaire Jourdan, la escritora inglesa la tachó en 1822 de

«torpe y grosero ensayo en materias mercantiles».

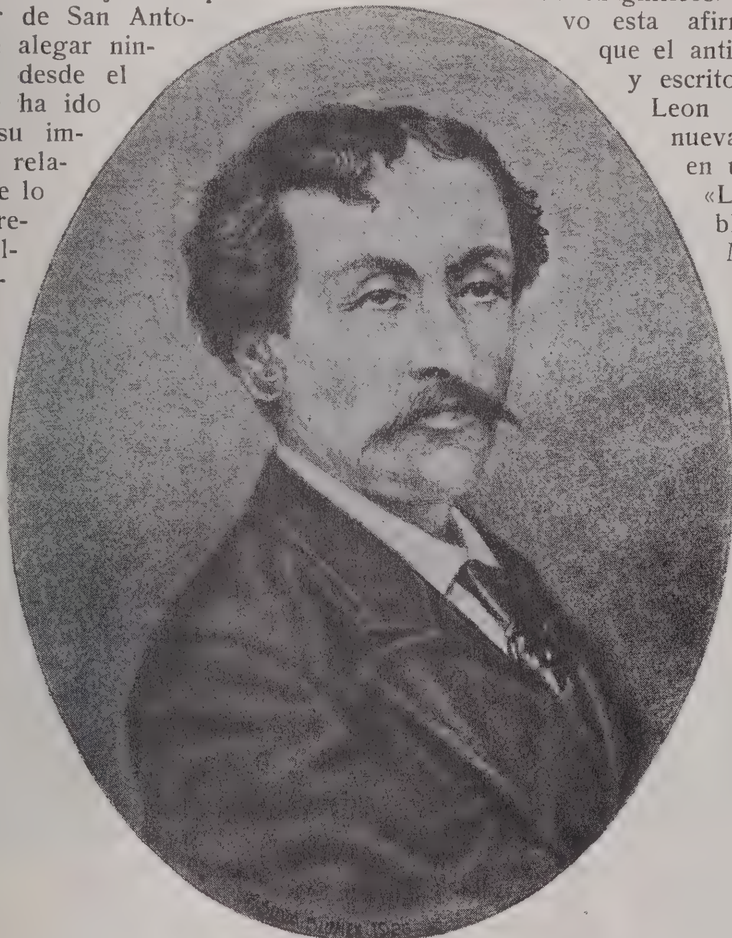
En una nueva entrevista de «El Mercurio», el señor Aurelio Cruzat habló de la necesidad de una *política enérgica*

«A mi juicio — dijo — aquel puerto menor de San Antonio no puede alegar ningún derecho, desde el momento que ha ido aumentando su importancia en relación directa de lo que le ha arrebatado a Valparaíso. Se trata pues de restituir al primer puerto de la República el movimiento que se le ha restado, mediante una política portuaria protectora de parte de los Gobiernos últimos en favor de San Antonio».

¿Es decir que se clausuraría el puerto de San Antonio, después de construído? No es posible simplificar más la materia; pero estamos seguros de que, ejercitando las riendas del Gobierno, el propio señor Cruzat se guardaría mucho de poner en práctica aquella medida extrema.

* * *

Un segundo ensayo de descarga se hizo el 15 de Marzo con el vapor «Heluan». La prueba la presenció una comisión numerosísima y vinieron también de Santiago los ingenieros don Ruben Dávila y don Jorge Lira O. de la Comisión de Puertos. Según se dijo entonces, los resultados de la segunda prueba, habían sido magníficos. Y se mantuvo esta afirmación, hasta que el antiguo periodista y escritor, don Pedro Leon Parodi Casanueva (P. Lyon) en un artículo de «La Unión», publicado el 26 de Marzo, dijo entre otras cosas; sin ser rectificado:



Don Luis Cousiño, el célebre industrial y filántropo, que concibió el proyecto antiguo de la Población, Ferrocarril y Puerto de Quintero. (Retrato dibujado para el presente libro por el joven arquitecto de Valparaíso don Fernando Silva Blumen).

«Se dice que la descarga del vapor «Heluan» fué magnífica, porque descargó quinientas toneladas en veinte horas. Una afirmación tal es capciosa y tendiente a adulterar la verdad; se trabajaron veinte horas en *dos días y medio*; hubo tres jornadas de poco menos de siete horas. Por lo demás, 500 toneladas en veinte horas es un colmo; en cualquiera caleta: Los Vilos, Papudo, Tongoy, Coloso, cualquier vapor hace ese trabajo en cinco horas.

«Es de advertir que para llegar al lamentable resultado del «Heluan» se prepararon el personal y el material con bastante anticipación, y se trabajó en al-

gunas de las escotillas las dos horas del almuerzo y hasta las 5 P. M., lo que no se hizo con el «Oropesa», en el que se paralizó la descarga durante las dos horas del almuerzo y terminó a las cuatro de la tarde.

«Para hacer surgir el *Bluff* del «Heluan» y probar a los inocentes que el puerto está en condiciones de descargar breve y eficientemente, se postergaron otras naves y a las más favorecidas se les extrajo, mientras se descargaba el «Heluan», veinte toneladas, a lo sumo, y el trabajo en ellas sólo se hacía hasta las dos.

«El antiguo muelle fiscal hacía mejor trabajo que estas famosas y caras obras portuarias, y con más expedición y menos riesgos, peligros y gastos».

Con el moderno y flamante Muelle del Carbón, las cosas tampoco andan de mejor manera, ya que se hace este recuerdo, tan oportuno. Al día siguiente del artículo de P. Lyon, se publicó que el vapor «Puchoco» de la Compañía Carbonífera y Fundición Schwager, se había visto obligado a zarpar de Valparaíso, llevándose su carga a San Antonio. En el Muelle del Carbón no había equipo y el buque no podía estar esperando, según lo declaró el gerente de la Compañía. Un pan como una flor!

* * *

Entre tanto desconcierto, y puesto que había hechos cardinales muy dignos de tomarse en cuenta en la apreciación del problema, iniciamos en las columnas de «La Unión» del 26 de Marzo una serie de artículos bajo el título de «Cómo nació el Puerto de San Antonio». Nos movía el deseo de orillar algunas fases desconocidas en la discusión que tanto apasionaba en aquellos instantes.

* * *

Para los efectos de la defensa de Valparaíso, «El Mercurio» ofreció un cálculo aproximado de lo que este puerto representa en capitales e inversiones, las actividades del comercio, la industria, la propiedad raíz, las construcciones del Fisco, etc. He aquí ese cálculo:

Sociedades anónimas . .	$ 1.550,000,000
Comerciantes (nacional) .	74.000,000
Sociedades comerciales, colectivas y en comandita	400.000,000
Corredores	11.000,000
Comisionistas	5.000,000
Constructores	800,000
Sociedades y comercio extranjero (aproximado)	1.500,000,000
Propiedades raíces . . .	1.000,000,000
Obras marítimas	155,000,000
Total	$ 4.510.800,000

«Considerando, además, — dice «El Mercurio» — la riqueza privada y aquella que escapa a las estadísticas más completas, llegamos entonces a una cifra redonda de *cinco mil millones*. Es este el valor que debemos oponer en contra de los que, por favorecer pequeños intereses particulares, han llegado hasta comprometer gravemente la riqueza de Valparaíso, ligada en razón de su importancia excepcional a la economía nacional».

* * *

En el Senado planteó un extenso debate sobre la materia el honorable senador de Valparaíso, don Rafael Luis Barahona, que desde antiguo ha discutido estos asuntos en las columnas de «El Mercurio», manteniéndose con un criterio uniforme. Se adhirió a los puntos fundamentales del señor Barahona, su colega don Arturo Lyon Peña y después hablaron en el mismo sentido los senadores don Silvestre Ochagavía y don Alberto Vial Infante. Algunas de las observaciones que se emitieron, viéronse refutadas por el honorable senador Zañartu, en tanto que el senador don Carlos Werner, también consideraba otros aspectos para la defensa portuaria de Valparaíso.

No tardaron en producirse las defensas del puerto de San Antonio, iniciadas por los honorables senadores don Guillermo Barros Jara y don Roberto Sanchez García de la Huerta. Ambos refutaron al-

gunos puntos de los discursos del señor Barahona. Desde otros aspectos hizo lo mismo el senador don Manuel Trucco.

Pero ni en la discusión parlamentaria, puede ser de alguna utilidad para el estudio de un gravísimo problema portuario, cuya solución desgraciadamente no se presenta tan inmediata.



Valparaíso: la caleta de El Membrillo, utilizada en varios proyectos de obras portuarias.

ni en las múltiples entrevistas registradas por los diarios, ni en lo mucho que se lleva escrito alrededor de la materia, hemos visto un análisis histórico del pasado de este problema y de los hechos fundamentales que lo constituyen.

De ahí el objeto de estas reminiscencias, que ayudan al lector a juzgar por sí mismo, al tenor de hechos positivos, de que se prescinde habitualmente. Esta síntesis de un cuarto de siglo, aspira a llenar un vacío que se dejaba sentir, a la vez que

Llevados de un impulso a lo Gambetta, todos parecen decirse: ¡*San Antonio*: *he ahí al enemigo*! Y se proponen una serie de paliativos, cuando no determinaciones draconianas contra San Antonio, como cosa que previamente interesa destruir para la vida de Valparaíso, siendo que el enemigo puede estar en casa, ya que en vez de San Antonio pueden serlo nuestras propias obras marítimas, cuya penosa historia hemos visto con todas sus visicitudes tan amargas.

XIX.

Recapitulando.—El proyecto de obras marítimas para Valparaíso que sustentaba don Bernardo O'Higgins.—Detalles interesantes que constan de una correspondencia del Padre de la Patria. —Un criterio que prevaleció hasta mucho más tarde.—Cómo se fué sacrificando después la parte más abrigada del fondeadero.—Casos que parecen inverosímiles de la antigua topografía de Valparaíso.—El seguro marítimo.—Los últimos temporales del mes de Junio.—Observaciones relativas a Valparaíso y San Antonio.—Lo que anotaba el ex-presidente de Colombia señor Rafael Reyes.—La situación del momento.—Lo primero que se necesita para salvar del desastre.—El concurso que propone el ingeniero señor Casanova para revisar los planos y adoptar la solución indispensable.—Los demás factores que deben concurrir.—El enemigo está en casa y nó en el puerto de San Antonio.—Algunas causas que en lo antiguo produjeron el auge comercial de Valparaíso.—Las disposiciones de la Ordenanza de Aduanas del Ministro de Hacienda don Manuel Renjifo.—El sistema de administración de puertos y las particularidades que ofrecemos nosotros.—Una organización que debe modificarse.—Las últimas incidencias a raíz de lo del "Vista de San Antonio.—Reuniones de parlamentarios.—Los acuerdos de la Asamblea de la Cámara de Comercio de Valparaíso, el 13 de Agosto.—Un editorial de «La Unión».—En la política que ha de seguirse, conviene partir de un hecho inmutable.—Los espléndidos y nobles derroteros que Valparaíso tiene delante de sí.

Después de recorrer un panorama rigorosamente fidedigno como el que hemos presentado con la mira de servir los intereses de Valparaíso — porque entendemos que es servirlos el decir la verdad desnuda, lo cual permite escogitar el remedio que va a la raíz del daño — surge esta interrogación inevitable:

¿Qué hemos avanzado, entonces, desde los primeros tiempos de la República? En un siglo de vida independiente no sólo no hemos atinado a resolver el problema de Valparaíso, sino que todo lo hecho en lo moderno ha sido para peor. Mejores rumbos, propósitos de más cordura, vimos en lo antiguo que no ahora, tratándose de la fase fundamental del problema.

La penúltima carta que escribió en su ostracismo el padre de la patria, don Bernardo O'Higgins, es una fechada en el Callao el 1.° de Junio de 1842, expedida para Liverpool a su amigo don Horacio Bland, que fué un antiguo residente en Valparaíso. Tres meses antes de su muerte en el Perú, O'Higgins se acordaba de nuestro asendereado puerto y escribía lo mismo que podría escribirse hoy, cuando van transcurridos más de ochenta años de aquella carta memorable, que tenía este principio:

«A Ud. que conoce tan bien el puerto de Valparaíso y la magnitud de los detrimentos que anualmente experimentan los buques que lo frecuentan, por falta de una suficiente protección contra los destructores temporales vulgarmente conocidos con el nombre de Nortes, es demás hacer observación para probarle que cualesquier obra que presente una defensa contra esos temporales, debe ser de la mayor importancia para el comercio de Chile».

De nuevo: van pasados más de ochenta años de esta carta de don Bernardo O'Higgins y el párrafo podría repetirse sin variar una tilde, caracterizando la situación de hoy día. Continúa la carta fechada en el Callao el 1.° de Junio de 1842:

«La importancia de mejorar el puerto de mar de la capital, ocupó mi particular atención, tan luego como me hallé al frente del Gobierno; pero no fué sino después de la Victoria de Maipú, cuando pude contraerme sériamente a este obje-

to. Después de este acontecimiento, no perdí oportunidad de consultar marinos experimentados, acerca de los medios más aparentes y económicos para establecer una protección contra los formidables nortes. Hubiera solicitado esos medios de los conocimientos prácticos de un ingeniero civil, si lo hubiera habido en el país, más no solo en el tiempo de mi mando, sino aun después, Chile no ha tenido la ventaja de poseer un ingeniero civil y mis ideas a este respecto fueron desde un principio *que la gran profundidad del agua cerca de la playa, presentaba por el crecido gasto un obstáculo insuperable para la formación en el puerto, de un muelle de piedra, de tal longitud que proporcionase competente abrigo*; *y que por consiguiente, a falta de ese, el único modo que parecía practicable para conseguir el abrigo, era la excavación del cerro situado entre la punta de San Antonio y el Arsenal*; y esto creí poderlo ejecutar con el auxilio de los prisioneros hechos en Chacabuco y en Maipú.

«Sin embargo, la obstinación característica del Gobierno Español, no le permitió ver o comprender la naturaleza decisiva de la victoria de Maipú, y por la magnitud de los preparativos que se continuaban haciendo en España y en el Perú para contrarrestar los efectos de esa victoria, conocí que no tenía otro recurso, sino adoptar la política de Escipión contra Anibal, que fué la de llevar la guerra al territorio enemigo, invadiendo el Perú con un ejército chileno e impidiendo así al Perú de mandar otra expedición a Chile. Las proezas de la escuadra chilena que arrancaron a España la dominación del Pacífico, me proporcionaron los medios de realizar este plan de operaciones; pero los esfuerzos necesarios para tal fin, me impidieron emplear los prisioneros españoles, en la excavación del cerro de San Antonio, porque la mayor parte de éstos se enrolaron en las filas libertadoras y fueron fieles y excelentes soldados.

«Si hubiera continuado en el Gobierno, después de la llegada del empréstito británico, una parte de esa suma se hubiera aplicado a una obra que siempre consideré como de grande importancia nacional y que por consiguiente siempre he tenido presente en los 19 años que he residido en mi hacienda (de Montalvan)».

Ahí tenemos esbozado el proyecto de O'Higgins para el puerto de Valparaíso: la excavación del cerro de San Antonio, aumentando así el refugio natural de la bahía. El célebre Ministro don Diego Portales, se ocupó en los últimos años de su vida en este mismo problema, y cuando aun no se soñaba con el ferrocarril entre Valparaíso y Santiago. Visto ese juicio certero y tan oportuno que caracterizó a Portales, los proyectos del Ministro se dirigieron a procurar el ensanche de la única parte abrigada de la bahía, que era precisamente la que señalaba O'Higgins.

Aunque desgraciadamente sin tanto rigor, este criterio prevaleció hasta mucho más tarde. A principios del año 1852, por ejemplo, don Buenaventura Sanchez presentábase al Ministro de Hacienda don José Guillermo Waddington, proponiendo la construcción de una muralla o malecón dentro del mar que, uniendo aquellos dos puntos salientes de la bahía, cerrasen un espacio considerable de ésta, que el empresario o solicitante se proponía rellenar con desmontes, y convertir todo el terreno en malecones. Es lo mismo que hemos visto hacer tantos años más tarde y en tanto mayor escala todavía.

Pues bien, la comisión informante, compuesta de los señores Roberto Simpson, Domingo Salamanca, Juan Brown, José Duprat, y Demetrio R. Peña, se pronunció por unanimidad contra semejante proyecto, porque éste *arrebataba a Valparaíso la parte más abrigada del fondeadero*. Sigue el informe: «No hay uno que conozca el puerto de Valparaíso, que no sepa que los únicos puntos sobre que pueden construirse muelles eficaces y francos en toda extensión y tiempo, son los situados dentro del arco que describe la playa, desde el muelle actual hasta el ángulo del castillo de San Antonio, que es precisamente el que pretende cerrar el señor Sanchez . . .».

Después de otras consideraciones tan terminantes y explícitas como esas, la comisión cree del caso levantar un cargo

que se le hace: «Valparaíso necesita de terreno en que extenderse, se dice, y la comisión no lo niega; pero esto no importa en manera alguna que allí, precisamente en el lugar que quiere convertirse en terreno, no le convenga más a



Una antigua vista de la bahía de Valparaíso en 1842, tomada al daguerrotipo por el piedra por Maclure Macdonald & Macgresor, Litógrafos elp Rei, en Londres. El original de

Valparaíso tener mar que terrenos. Tan cierto es esto, que mucho se ganaría si un brazo de mar entrase en la quebrada de Juan Gomez. Bueno sería que Valparaíso tuviese más extensión; pero no quiere decir que por tener una gran extensión para una gran ciudad, se perdiese lo único capaz de hacerla verdaderamente grande, etc.». (Informe fechado en Valparaíso el 6 de Mayo de 1852).

Véase con cuánta razón, tantos años más tarde, el honorable diputado don J. Ramón Herrera Lira, observaba, según vimos, en la sesión del 1.º de Septiembre de 1919, que aquí se había cometido un error incalculable *«en ir quitándole al mar, precisamente la superficie más abrigada contra los vientos reinantes en épocas de temporal»*. Y agregaba el distinguido profesional, aunque sin ser comprendido:

«Creo que la parte donde se han construido los almacenes fiscales, el antiguo muelle fiscal y el muelle Prat, era la zona llamada a haber servido de puerto abrigado para las naves. Sin embargo, po-

co a poco, en el curso de algunos años, se fué privando al puerto de esta porción abrigada, construyendo en ella malecones que arrojaban al mar hácia la parte desabrigada».

* * *

en los sitios recientemente comprados con ese objeto entre el castillo de San Antonio y la quebrada de Juan Gomez en el puerto de Valparaíso». El Gobierno, o más bien dicho el Ministro de Hacienda don Manuel Rengifo, trataba de dar solu-



retratista recien establecido entonces entre nosotros señor W. G. Helsby y grabada en
este grabado se conserva en la Biblioteca Pública de Valparaíso, «Santiago Severin».

Decíamos que la orientación antigua había prevalecido por mucho tiempo, aunque desgraciadamente sin tanto rigor, porque durante la administración del general Bulnes, se promulgó la ley del 12 de Noviembre de 1846, que autorizaba al Presidente de la República «para invertir hasta la cantidad de quinientos mil pesos en la construcción de los almacenes de aduana y del muelle inmediato a ellos, ción a un viejo problema sobre dotar a la aduana de Valparaíso de almacenes de construcción segura y de capacidad suficiente.

Pero para llevar adelante aquella obra, que era la más vasta y costosa que hasta entonces se hubiera acometido en Chile, era preciso comenzar por formar el terreno, arrebatándolo al mar o desmontando los cerros inmediatos; y se encon-

tró más fácil lo primero, haciendo en pequeña escala lo segundo.

Después de muchos tropiezos y alternativas, a fines de 1852, ya pudo ocuparse una parte de los antiguos almacenes fiscales, de los que vinieron a ser destruídos por el bombardeo de Valparaíso en Marzo de 1866. De manera que la petición de don Buenaventura Sanchez en aquel año de 1852, era como para proseguir el mismo camino, de ganarle más terrenos al mar en esos sitios; lo que, sin embargo, tuvo fuerte rechazo, según vimos.

Más tarde, recien inaugurado el ferrocarril de Santiago a Valparaíso, el mismo señor Sanchez agitó otro proyecto de «Dique, dársena y un varadero» en la bahía de Valparaíso. Representaba en su nueva exposición de 1863:

«La prosperidad que la línea férrea brinda al país, está ahora, puede decirse así, detenida en la playa de Valparaíso, en las estrechas bodegas de la estación central, y en las particulares. Las condiciones del mar, del puerto y de la navegación, son siempre las mismas desde el tiempo del coloniaje».

Y a fin de responder por anticipado, respecto a nuevas objeciones contra terrenos que se le quitan al mar, el señor Sanchez dice:

«Existen en Valparaíso muchas personas que desde tiempos remotos y hasta ahora 40 ó 50 años, han visto que los buques fondeaban donde hoy día está edificada la casa del señor Ramos (Plazuela de la Aduana entre Cochrane y Blanco) y en todo el largo del espacio que comprende la calle Blanco, llegando el mar hasta la calle Cochrane y aun más arriba.... La calle del Cabo, que comprende los edificios del señor Edwards y otros, como igualmente las calles de Blanco y Cochrane, han sido formadas en estos últimos años, arrebatando al mar su lecho.. ¿Quién no recuerda en Valparaíso la famosa Cueva del Chivato, donde azotaban las olas cortando la comunicación entre el Puerto y el Almendral?»

Pero de dejar establecido un hecho incontestable, no se deduce que esa política fuese beneficiosa siempre, debiendo decirse, por el contrario, que ha sido una monumental insensatez el avance de los malecones del lado poniente de la bahía. El presbítero español don Vicente Martín Manero, que por tantos años fué cura de la Matriz, también tiene esta observación curiosa, publicada en 1890:

«Había por bastantes siglos el mar dominado sin contrapeso ni reparos, con absoluto dominio, lo que hoy es calle de Blanco, Avenida de Errázuriz y Altamirano, y no era justo que, siendo tan extensos sus dominios, fueran tan estrechas las calles y habitaciones, y le declararon la guerra; y como para vencer, lo que se necesita, no es solo fuerza y pujanza, sino también astucia y dinero, *arrojaron sus enfurecidas olas, hasta más allá del lugar en que el año de mil ochocientos cincuenta y siete, ancló el vapor que nos condujo a estas playas*». («Historia eclesiástica de Valparaíso», tomo I, pág. 272).

La inseguridad de la bahía ha venido aumentando desde entonces, hasta el punto de que muchas veces se consideró a Valparaíso como un cementerio de buques.

* * *

Verdad es que el seguro marítimo, tomaba algunos arbitrios para atenuar los males; y con ello ya no se tenían los infinitos riesgos que ahora significa el puerto de Valparaíso en los meses del invierno. Las pérdidas que hoy soportan impasibles las Compañías de Seguros, por este capítulo, son realmente para espantarse.

Veamos en contraposición un detalle antiguo. En 1865, el ingeniero don Adolfo Ballas, informando al Gobierno sobre el proyecto de tajamar y las demás obras que proponía, según vimos, don Ramón Salazar, anotaba sobre el régimen existente:

«Hace algunos años la capitanía del puerto ha fijado con mucha circunspección los puntos en que deben fondear los buques, de modo que, aun arrastrados por las olas, no pueden chocar unos con otros. *Por otra parte, las compañías*

de seguros marítimos, hace algunos años, tienen la precaución de hacer examinar prólijamente los buques, sobre todo con respecto a las anclas y cadenas de que están provistos, antes de ser admitidos...

«Yo creo que los peligros que corren los buques anclados en la bahía de Valparaíso en los cuatro meses de invierno y los inconvenientes que resultan de ellos al comercio y a la navegación, son menos importantes que los perjuicios que sufren, tanto el comercio como la industria del país, por la falta absoluta de aparatos cómodos y económicos para el embarque y desembarque de las mercaderías exportadas e importadas». (Informe de 15 de Mayo de 1865).

En ese tiempo estaba vigente un reglamento de policía dictado para la bahía de Valparaíso con fecha 2 de Julio de 1851, y que dice en una de sus disposiciones:

«Art. 2.º Después de señalado el fondeadero, fondeará el capitán su buque con una ancla al sur y sesenta brazas de cadena por lo menos en verano y con anclas al norte en invierno con ochenta brazas de cadena cada una, fuera del escobén, sin abrirlas a mayor distancia que la manga del buque. En uno y otro caso, siempre que el fondeadero lo pida, deberá tender una ancla de suficiente peso, por la popa, en dirección opuesta a la de proa, que le sirva de codera. Los meses de Mayo, Junio, Julio, Agosto y Septiembre, se considerarán meses de invierno. Ningún capitán podrá dar a sus anclas otra dirección que la establecida».

* * *

Fuése la bahía empeorando, como lo repetimos, en una larga serie de años, hasta el punto de que en 1892, cuando los señores Alfredo Lévéque y Eugenio de la Motte du Portail, presentaron su proyecto de mejoramiento sobre un plano análogo al propuesto por el ingeniero chileno don Ramón Salazar en 1861, no pudieron menos de manifestar que los cambios topográficos habían reducido considerablemente el fondeadero de los buques, haciéndolos anclar en pésimas condiciones; «*y así*, agregaban, *un puerto de suyo malo, se ha transformado en uno peor, sin que la mano del hombre haya hecho nada para mejorar lo que la naturaleza había dado*».

Los señores Lévéque y De la Motte du Portail concluían con decir que, «si los inconvenientes de que adolece actualmente Valparaíso, no se subsanan, emprendiendo con tiempo obras que den abrigo a los buques, hay que temer que su importancia comercial, en vez de seguir, como hasta ahora, en aumento, principie a declinar, no por la descentralización comercial, que cada día se acentúa más, sino por las mejores condiciones marítimas de otros puertos vecinos; y si esto sucediese, sería la ruina de cuantiosísimos intereses, que representan una parte no despreciable de la riqueza pública de Chile».

* * *

No tenemos para qué referirnos en detalle a los desastres del último temporal, y a las notas tan particulares que han presentado en lo que hace a las obras marítimas y a las llamadas obras de abrigo. «La Unión» del 7 de Julio, informó en primera página:

«Los trece o quince vapores que se encontraban surtos en la bahía, abandonaron antenoche el puerto y salieron a fondear a la gira muy distantes de las boyas, *formándose con esto una especie de «antepuerto de refugio», fuera de las obras de abrigo, pues, dentro de éstas se consideran los capitanes en más inminente peligro que a mar libre*».

¡Lucida situación de 1926, en Valparaíso! Antes de que se construyeran las obras marítimas, o cuando éstas estaban en su comienzo, nos visitó el exPresidente de Colombia, don Rafael Reyes; y las observaciones recogidas las consignó en un libro de viajes, publicado en Febrero de 1914 en Nueva York.

«Actualmente — escribía el señor Reyes — se hace el tráfico del puerto de Valparaíso, desembarcando los cargamentos de los vapores en lanchas; *cuando hay temporal, los vapores tienen que salir mar afuera para evitar ser arrastrados hácia la costa*; se trabaja por hacer un buen puerto y como esta obra está a cargo de la respetable casa de Pearson & Sons de Londres, es seguro que se ter-

minará convenientemente y dentro del término del contrato: *entonces desaparecerán estos inconvenientes.* Un poco al sur, se está construyendo el puerto de San Antonio, que estará terminado dentro de dos años *y acercará Santiago al mar la mitad del tiempo que hoy se gasta para ir a Valparaíso*».

Si el ex-Presidente de Colombia volviera, veria que las cosas no han avanzado un paso en Valparaíso en materia de protección del puerto, desde que él nos visitó en 1913, estando en su principio las obras marítimas, hasta el presente año de 1926, cuando ya las obras fundamentales de la casa Pearson llevan dos años de recibidas con los parabienes que ya se vieron. En 1913 como en 1926, los vapores *tienen que salir mar afuera para evitar ser arrastrados hácia la costa.* Pero no es esto sólo; porque el puerto está peor que antes. Nótese el siguiente testimonio de «El Mercurio», a propósito del último temporal:

«Habrán llamado la atención los extraños efectos que sufrían los buques en las anclas y las amarras, *y que no eran los que experimentaban antes, aun con furiosos temporales en la bahía de Valparaíso.* Los entendidos explican aquello diciendo que la falta de playa en una mucha mayor extensión que antes que se construyeran las obras marítimas, hace que las grandes masas de agua de las olas, al estrellarse contra los enrocados, caigan casi a plomo y no mueran como antes en su plano inclinado de ligera gradiente. Así, agregan las personas alu-



Un panorama de Valparaíso, del barrio del Almendral. Esta vista moderna, de hoy día, l
mada al daguerrotipo por el retratista señor W. G. Helsby y cuyo original, según dijimo

didas, se forman verdaderas resacas de enormes proporciones». (Editorial del 1.º de Julio de 1926).

Recuérdese la cita que transcribimos al principio de este libro, sobre lo que un armador de Glasgow decía a nuestro vice-



...sertamos para producir el contraste con el panorama de la bahía de Valparaíso en 1842, to-
...conserva en la Biblioteca Pública de Valparaíso, «Santiago Severin».

cónsul en esa ciudad, comentando el temporal que azotó a Valparaíso, del 6 al 8 de Julio de 1891:

«*El capitán del «Muriel» dijo que las principales averías que sufrió su buque, no fueron causadas por la gran marejada proveniente de mar afuera, sino por el fuerte rechazo de las olas en el muelle o los malecones*».

Hechos que desde antiguo pudieron estudiarse, orientando determinaciones bien tomadas, cayeron en el vacío de la indiferencia más completa en las autoridades y en los profesionales. En cambio, las obras de abrigo del puerto de San Antonio, han manifestado una vez más la excelencia de sus condiciones. Los buques a los cuales el temporal encontró dentro de la zona abrigada, no tuvieron que sufrir daño alguno.

Explotóse, sin embargo, la noticia, de que el vapor «Santa Teresa» no había podido entrar a San Antonio, teniendo que regresar a Valparaíso para seguir capeando el temporal. «Desgraciadamente — decía «El Mercurio» del 20 de Junio — el viento sopla igual en todos los puertos desabrigados y el mar se gasta las mismas irreverencias en la Perla del Pacífico que en otras perlas más o menos falsificadas por la autoridad superior del Estado».

Recuérdense las opiniones que ya dimos a conocer del capitán de fragata retirado don Alberto Fuentes, manifestadas en 1915, con motivo del famoso viaje del «Limarí» . . . Dijo un marino tan distinguido como el señor Fuentes, miembro de la Comisión Central de Puertos:

«Conviene que quede constancia de un principio invariable aplicado a todos los puertos por protegidos que éllos se encuentren, en contra de los malos tiempos reinantes: a ningún puerto artificial es posible entrar en días de temporal. Las obras están destinadas a proteger a los buques sorprendidos adentro o a los que logran tomar el puerto antes de que el temporal arrecie». («La Unión» del 3 de Octubre de 1915).

* * *

Las obras de abrigo del puerto de San Antonio, lo repetimos, han manifestado una vez más la excelencia de sus condiciones. El Intendente de Santiago, don Alberto Mackenna, trazaba recientemente este cuadro en las columnas de «El Mercurio» de la capital.

«En los días de los grandes temporales de Junio una avalancha de agua, precipitada por los esteros desbordados, arrasaba barrios enteros del naciente pueblo de San Antonio, produciendo el pánico y la ruina. Las calles eran cauces de agua que, en vertiginosa corriente, arrastraban los materiales de los caseríos destruídos.

«En el pueblo todo era un desastre, pero frente al pueblo, en el gran lago del puerto, reinaba una absoluta calma y no parecía sentirse el rumor del temporal. Catorce barcos, muchos de éllos de gran calado, venidos de Europa y Norte América, hacían su carga o su descarga en condiciones de perfecta normalidad.

«El éxito técnico de los trabajos del puerto quedaba consagrado en ese día en una forma que superaba a todas las espectativas.

«Mientras en otros puertos los buques salían precipitadamente mar afuera a *capear* el temporal, o se daban de *cabezazos* contra los molos en medio de una danza macabra de olas bravías, al soplo de violento huracán; en San Antonio los buques se cobijaban en el tranquilo remanso del puerto para hacer su trabajo diario como en los días de calma.

«Esta prueba ponía en evidencia ante los ojos del país la existencia de un gran puerto para asegurar la vida comercial y el desarrollo económico de cinco grandes provincias del centro de Chile que, por razones geográficas, deben salir al mar por ese camino.

«La defensa exagerada de intereses creados ha inducido a muchos dirigentes a un lamentable error para juzgar el desarrollo de San Antonio.

«Se ha pensado que, poniéndole trabas a su desenvolvimiento, privándolo de prerrogativas, deteniendo su vuelo, se iba a dominar su crecimiento. El error ha sido muy lamentable y principian hoy a reconocerlo los que han hecho esta mala política. Inútil es poner trabas y cortapisas a un puerto ubicado en la salida natural de ricas extensiones agrícolas que exportan sus productos y dentro del núcleo más poblado y más próspero del territorio. Detener su progreso es como poner compuertas al mar. Tiempo perdido.

«San Antonio ha surgido no obstante todos los obstáculos, contra viento y marea; nada puede detenerlo . . . Hoy moviliza más de ochocientas mil toneladas; en un año más llegará al millón, aunque no se le declare puerto mayor». («El Mercurio» de Santiago, del 21 de Agosto de 1926).

El Intendente de Santiago don Alberto Mackenna lucha al final de su artículo porque una declaración oficial sancione lo que de hecho está establecido. Agrega que en nuestro país no pueden existir puertos privilegiados; todos son puertos chilenos que deben gozar de las mismas prerrogativas, siempre que reunan las condiciones exigidas por la ley. Si otros puertos sufren menoscabo con el desarrollo de San Antonio, búsquense los medios de aumentar su zona de atracción construyendo líneas férreas o caminos de acceso; «pero no se recurra — termina — al arbitrio antipatriótico y antieconómico de perjudicar a una región para favorecer a otra».

* * *

Pero hay un trabajo prévio, que se manifiesta con los caracteres de la mayor urgencia. Porque si los temporales de Junio probaron la bondad de las obras marítimas de San Antonio, en Valparaíso probaron la inutilidad de las que tenemos.

Pocos días antes de los temporales de Junio, «La Unión» publicaba unas informaciones a cuatro columnas en primera página, con estos títulos, entre otros: «*Dentro de cinco años, las obras portuarias de Valparaíso estarán terminadas.—Valparaíso será el primer puerto de Sud América*».

A la verdad, si nos sugetáramos a todos los proyectos llamados de abrigo, ni en cincuenta años, tendremos terminadas las obras portuarias de Valparaíso. Por de pronto, ya se pide una prolongación de trescientos metros, sobre los setecientos metros en construcción del molo poniente, que demorarán cinco años. ¿Cuánto demorarían los otros trescientos metros? ¿Y cuánto demoraría sobre todo, el molo del costado oriente, con mil trescientos metros más?

Acompañamos en el vivísimo anhelo de que Valparaíso llegue a ser, como se quiere, el primer puerto de Sud América; pero para ello urge reaccionar sin demora, tomar otro camino. Es forzosa una revisión completa en el plano de las obras marítimas en ejecución, que amenaza llevarnos al desastre sin vuelta, al desastre irreparable.

El programa trazado por el ingeniero señor Casanova, es el que aceptaríamos de lleno, para que no se pierdan todos los millones invertidos. El eminente profesional chileno, propone tres o cuatro variantes principales para aprovechar parte de lo hecho hasta ahora en la desgraciada bahía de Valparaíso. En el número de los «Anales del Instituto de Ingenieros de Chile», correspondiente a los meses de Enero y Febrero del presente año, el señor Casanova continúa sus estudios y comenta los fracasos previstos, al par que sugiere nuevas variantes, una de las cuales exigiría la demolición en parte del rompeolas...

«Partiremos de la base — dice — de que nadie va a deplorar la gruesa suma de millones de pesos abismados en el extremo del gran rompeolas actual, que será necesario abandonar como inútil. También daremos por admitido que el país está dispuesto a soportar la carga financiera que resultará como valor de las obras que vamos a proponer para transformar la rada actual en un verdadero puerto moderno, a pesar de que ya se han diseñado en la Alta Cámara las resistencias que encontrarán los nuevos gastos».

Pero el mismo señor Casanova, como vimos en páginas anteriores de este libro, ha propuesto la idea de un concurso mundial que, con estudio verdadero de todos los factores, nos señale la solución adecuada. Y no tiene por qué este temperamento dejar de recibir acogida inmediata, tratándose de una situación tan difícil como la que ha llegado para Valparaíso, comprometida su vida misma como ciudad comercial.

Es evidente que lo primero es tener obras marítimas dignas, que sirvan de algo, y que no nos traigan, quizá con la mejor intención del mundo, un presente griego, el daño positivo de una ruina de que no podamos reponernos nunca.

Cuando se discutía a fines de 1921, la ley que vino a promulgarse el 10 de Febrero del año siguiente, por la cual se autorizó la suma de tres millones quinientos mil pesos destinados a la terminación de las obras del puerto de San Antonio y sus instalaciones, estuvo aprobado por el Senado: «Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la suma de tres mil libras esterlinas *en abrir un concurso internacional premiado* para un plan completo de instalaciones, bodegas, carboneras, utilería y proyecto de explotación del puerto de San Antonio».

Un concurso internacional premiado es lo que se necesita para remediar a la hora undécima el cúmulo de desaciertos que se han verificado impunemente en la desgraciada bahía de Valparaíso. Por eso hemos sostenido que el enemigo está en casa y no en el puerto de San Antonio, contra el cual tanto se declama.

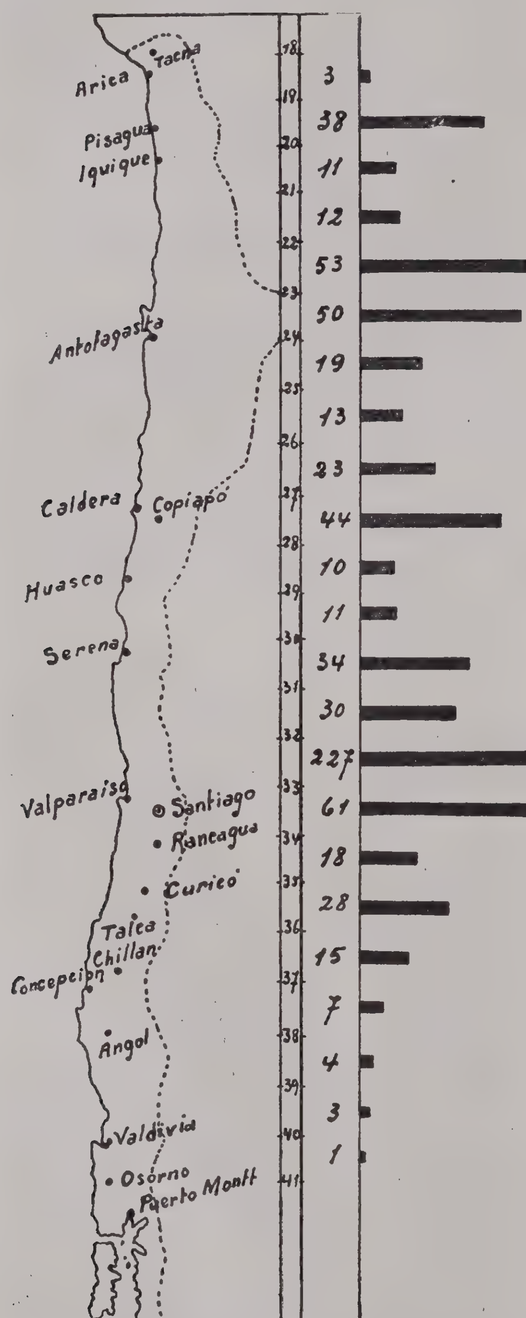
Preocupados solamente en los medios de quitarle a San Antonio el movimiento que en buenas cuentas le corresponde, no se solucionará nunca una crisis tan honda como la que ha llegado para Valparaíso, quien tiene por cierto delante de sí derroteros más nobles y de importancia transcental.

* * *

Considerando el lazo íntimo que se quiere por la ciencia moderna entre la sismología y la geología, también deberá tomarse en cuenta en el concurso internacional, la constitución propia de la bahía de Valparaíso, que no se parece a ninguna otra.

En el capítulo V. refiriéndonos al terremoto del 16 de Agosto de 1906, ya dejamos constancia de algunos hechos fundamentales. La sismología aplicada al arte de construir en los países expuestos a terremotos, no tiene por qué hacer excepción de ramas determinadas. Nuestro distinguido amigo el ingeniero don Hormidas Henriquez, tiene un estudio importante, de 1906, con el título de «El terremoto de Valparaíso bajo su aspecto reconstructivo». Muy recientemente también, en 1914, recibimos de Norte América un folleto de 77 páginas que tenía estos títulos textuales: «*La casa segura contra terremotos.—Estudio obsequiado al pueblo chileno por la Institución Carnegie de Washington*». Su autor es el Doctor Bailey Willis, profesor de Jeología de la Universidad de Stanford, de California y presidente de la Sociedad Sísmica de América.

Pero lo que principalmente necesitamos, viene a ser otro estudio como el de F. Omori en el Japón, que ha considerado las obras portuarias del Imperio, desde un punto de vista exclusivo y perfectamente lógico. ¿Y no se nos incluye a nosotros,



Reproducimos en la presente página el último diagrama que preparó sobre la frecuencia sísmica en nuestra costa el Director del Servicio Sismológico de Chile don Fernando Montessus de Ballore, fallecido en 1923. El diagrama está arreglado a una escala de medio milímetro por temblor. La primera casilla marca la latitud y la segunda el número de los temblores. Mientras en la latitud de Tacna se registran tres temblores y en la de Osorno solamente uno, en Valparaíso hay doscientos veintisiete en un semestre, que es el tiempo que se toma para el presente gráfico.

por desgracia, en una zona sísmica análoga a la del Japón?

La frecuencia de los sismos, se dice, es tanto mayor cuanto mayor sea la diferencia de relieve de la costra terrestre. Veamos entonces dos ejemplos que están a la vista.

La vertiente oeste de Los Andes, frente a Valparaíso, cae tan bruscamente en el Pacífico, que da lugar a un desnivel de *catorce mil metros* entre las cumbres del Aconcagua y del Tupungato, y el abismo de la hoya de Hosckel, que casi viene a tocar la costa: es el mayor desnivel conocido en el globo; y ya sabemos por experiencia cuán poco estable suele ser aquí lo que llamamos tierra firme. Las montañas japonesas cerca de Tokio, se elevan a 3,700 metros para abismarse rápidamente en la hoya oceánica de Tuscarora, que tiene 8,500 metros de profundidad. El desnivel alcanza a *doce mil metros*: es la parte más sísmica del Japón.

Pues bien, si los geólogos modernos tienen establecida la frecuencia de los sismos proporcionalmente al relieve del suelo, no hay más que desechar la idea tan falsa que se nos enseñó, de que las grandes cadenas de montañas eran como el espinazo del esqueleto del mundo: los hechos vienen diciéndonos con terrible elocuencia que las montañas forman la parte más débil y movediza de nuestro planeta.

Y sería una indolente imprevisión lo que no hiciera uso de algunas prescripciones prudentes, muy elementales. El conde Montessus de Ballore, que fué Director del Servicio Sismológico de la República de Chile, publicó un estudio razonado de 171,434 temblores y un mapa de las zonas en que estaban distribuídos. También presentó aquí un trabajo con el título de «Efectos del terremoto del 16 de Agosto de 1906, sobre las cañerías de agua y las acequias de la ciudad de San Francisco (California)».

Un estudio análogo, aplicado a la naturaleza de nuestras obras marítimas, que se vienen fundando en fango y a grandes honduras, con molos en todas direcciones, sería de positiva urgencia. Pero conste que no estamos insinuando un viaje al Japón para ver eso allá mismo; porque la lista de estos paseos costeados con fondos fiscales no acaba nunca y porque ese nuevo viaje no es indispensable si se quieren saber bien las cosas.

Ahora acaba de regresar el sub administrador del puerto de Valparaíso don Reginaldo Guarda, que fué autorizado para un viaje a los puertos de Buenos Aires y Montevideo, a fin de conocer cómo se carga y se descarga en esos puertos de río, que deben tener muchísima semejanza con el nuestro. El mismo programa llevaron antes, entre otros, don Aurelio Nuñez Morgado y don Gustavo Quezada Acharán; y en uno de esos viajes de técnicos fué cuando se adquirieron para Valparaíso unas grúas cortas de pluma, que después hubo que vender como fierro viejo...!

* * *

Naturalmente, en la nueva era que es forzoso iniciar, deben concurrir muchos factores, todos ellos indispensables para el éxito. ¿No está en la conciencia de cada uno de nosotros que el régimen a que debe hoy sugetarse el comercio en Valparaíso, es el más abusivo e insoportable que se conozca?

De mantener antiguamente prácticas de simplificación en los trámites de desembarco, almacenaje y despacho, en todo lo concerniente al porteo y la aduana, hemos pasado en lo moderno a un régimen administrativo que es la quintaesencia de lo perjudicial y engorroso. Valparaíso está desacreditado, tanto por sus obras marítimas, como por ser un puerto caro, donde el abuso está constituido en dogma, donde el comercio no encuentra sino trabas y prima un sistema abominable.

Allá por el año de 1842, el ilustre literato colombiano don Juan García del Rio publicaba en Valparaíso una revista titulada «El Museo de Ambas Américas», en condiciones admirables para la época y que honran también al editor hispano don Manuel Rivadeneira. Y de una serie de artículos sobre la localidad, con noticias de sumo interés, vamos a transcribir las siguientes:

«De algunos años a esta parte, Valparaíso ha sido el principal punto mercan-

til de todo el Pacífico, y han venido a surtirse en él de los efectos del comercio, que necesitaban, los negociantes de Bolivia, el Perú, el Ecuador, y hasta de las lejanas costas de Centro América y Méjico. Concurrieron para darle esa preponderancia varias causas, que vamos a indicar. Desde luego la situación geográfica de Valparaíso hace que aporten a él en primer lugar los buques de diferentes naciones que conducen cargamentos surtidos para estos mares, y que después de expender aquí lo que pueden, continúan recorriendo la costa del Pacífico para concluír su operación, y proporcionarse retorno; contribuyendo no poco a hacer pasar inmediatamente por este puerto casi todo el comercio de tránsito del Pacífico, el estado de bloqueo de la costa oriental de Méjico por los franceses en años pasados; el no tener Bolivia un puerto cómodo para llamar a sí el comercio directo, y el verse, por lo tanto, obligada a surtirse de Valparaíso; el no haber sido el Callao hasta en estos últimos años puerto de depósito; y el haber estado desgraciadamente sugeto el Perú a guerras, y a incesantes revueltas y oscilaciones, que han entorpecido su comercio, disminuyendo la confianza y la seguridad, y que han impedido el desarrollo de los abundantes medios de riqueza, de prosperidad y de grandeza que encierra aquel país. *Pero sobre todo, lo que ha dado la preponderancia mercantil a Valparaíso, es el ilustrado sistema comercial que adoptó el Gobierno, constituyéndole puerto de depósito; concediéndole varios privilegios y exenciones; estableciendo moderados derechos de introducción, almacenaje, transbordo y puerto; y dictando medidas administrativas y reglamentos fiscales que, removiendo muchas de las trabas que embarazaban, y muchos de los gravámenes que perjudicaban al comercio, le han dejado tomar vuelo*».

Por ese tiempo, en efecto, se había promulgado la Ordenanza de Aduanas que estudió el Ministro don Manuel Rengifo. La reforma fué un gran progreso en ese ramo de la administración pública y consignaba ideas y principios económicos muy adelantados, que hacen honor a nuestro país y que por largo tiempo se siguieron acatando en casi todas nuestras leyes aduaneras de una época posterior. En 1851 el Ministro de Hacienda don Jerónimo Urmeneta promulgó una nueva Ordenanza de Aduanas, encaminada todavía a facilitar más los intereses del comercio, sin inferir perjuicios al fisco. Por su fondo y por su espíritu, la nueva Ordenanza era la ampliación de la que había preparado Rengifo, de la cual tomaba numerosas disposiciones. Mejorando considerablemente el servicio, la nueva Ordenanza, de 1851, representaba como la de Rengifo en 1842, un espíritu liberal y culto que hacía honor a Chile y que le mereció aplausos en muchos escritos del extranjero.

En lo moderno hemos necesitado que venga un Mr. Kemmerer, rodeado ne no poca zalagarda y cuya obra la califica de simple inepcia una autoridad de tanto prestigio como la de don Agustín Ross.

* * *

La administración y explotación del puerto de Valparaíso, tampoco debe seguir con el sistema que llevamos, que es un sistema al uso de nadie, dispuesto por el decreto-ley de fecha 27 de Febrero de 1925, de la segunda junta militar. Sería preferible, en todo caso, volver al sistema de la Junta Local anterior, creada en 1900, y que por lo menos no era tan dispendiosa, puesto que mantenía funciones honorarias para todos sus miembros. La fiscalización, en cambio, se ejercitaba en lo del puerto como un servicio público igual que cualquiera otro; mientras que ahora las responsabilidades no se mantienen propiamente en ninguna parte.

Citaremos un caso que nos refiere don Santiago Andrade, uno de los comerciantes arrendatarios de sitios, que no ha tenido ante quien ejercitar su derecho. El sitio del señor Andrade, es el último que colinda con la caleta de los pescadores en el talud de enrocados y mide cien metros de frente al mar. Cada cinco años renovaba su arrendamiento; y así renovó también el contrato que vencía el 31 de Diciembre de 1924. Pero la Administración del Puerto, que es autónoma, no

acató la prórroga del arrendamiento decretada por el Supremo Gobierno y hasta hoy el señor Andrade no ha logrado entrar en posesión de su muelle ni de sus bodegas. Desde Enero de 1925, todo esto ha sido entregado a otro arrendatario, como si fueran de propiedad fiscal las bodegas y las instalaciones por las cuales el dueño paga impuestos que corresponden a una avaluación de $ 275.000,00. En lo que va corrido de este año, el señor Andrade lleva presentadas a la Junta Local de Puerto un sinnúmero de solicitudes para que se le devuelvan sus bienes, sin haberlo conseguido.

Por eso decimos que con el sistema actual de la administración del puerto, las responsabilidades no se ejercitan en ninguna parte. Y si aquí vemos una serie de hostilidades manifiestas, seguidas de procedimientos para encarecer la movilización marítima, no es extraño que el comercio busque el puerto de San Antonio, donde los trámites son harto más simplificados y donde existen tantas economías.

—Poco costaría economizar una buena cantidad de millones en este asunto de la administración de puertos — nos decía don Santiago Andrade, que es un antiguo conocedor. — Para hacerla efectiva, bastaría con suprimir la Comisión de Puertos, dejando este servicio a cargo de la Dirección de Obras Públicas, cuyo Consejo puede también atenderlo sin mayor gasto. Como consecuencia de esta supresión, las Administraciones del Puerto de San Antonio (una vez hecho puerto mayor), Valparaíso y Valdivia, pasarían a depender de las aduanas (en Valparaíso de la alcaidía), economizándose el presupuesto que tienen asignado, que suma varios millones. Se economizarán, además, las entradas que producen esos puertos; porque hoy día los administradores — al menos aquí — se las arreglan para invertirlas como les parece. La autonomía llega a extremos inverosímiles.

—Para que la Aduana de Valparaíso haga el servicio que hace la administración del puerto — prosigue don Santiago Andrade — no necesitará más personal que los electricistas y donkeros, a los que podría agregarse una cuadrilla de estibadores de bultos en almacenes y patios, para reemplazar al privilegiado gremio de jornaleros de aduana (hoy de la administración del puerto), que ganan hasta $ 17.00 por tonelada de carga que pasa por la aduana. Volveríamos, en suma, al sistema antiguo, en que cada casa comercial, cada agente de aduana y cada movilizador trabajaba con su propia cuadrilla de jornaleros. El Fisco no debe proporcionar más que los donkeys y las herramientas del trabajo. Esta es la única manera de descargar las arcas fiscales de los dieciocho o veinte pesos con que indirectamente se grava cada tonelada de mercadería que moviliza la administración del puerto, concluye don Santiago Andrade.

* * *

Desde los tiempos de Kraus, también se vienen efectuando viajes y paseos a Europa, con dineros fiscales, so pretexto de estudiar la administración y explotación de los puertos europeos. ¿Qué provecho práctico podrá derivarse, tratándose de sistemas tan opuestos, mantenidos desde tan antiguo? ¿Y hay necesidad de ir a Europa para saber que los puertos de la patria de Kraus han sido y son propiedad de las ciudades, las cuales se reembolsan de sus expensas no sólo con las tarifas del puerto mismo, sino con los recursos ordinarios de las Municipalidades? Aquí, por la inversa; ya vimos en los principios de este libro que una ocasión hasta se protestó de que un regidor, metiéndose en asuntos que no le incumbían, hablara en la Municipalidad de lo muy descuidados que estaban los intereses del puerto!

El puerto de Rotterdam, en la clásica Holanda, es administrado por la Municipalidad y pasa por un modelo europeo; la administración del puerto de Amberes en la Bélgica, está confiada al Consejo Municipal o Comunal y en los grandes puertos de Alemania y de Italia, la parte preponderante que corresponde a la administración local es una cosa que se respeta con singularísimo esmero.

Entre nosotros rige el criterio de que la Municipalidad debe ser enteramente agena a los intereses relativos al puerto...

En la organización que tenía la Junta de Puerto creada en 1900, se daba lugar sin embargo, a un delegado nombrado por la Municipalidad y eso lo suprimió como impropio el famoso decreto-ley del 27 de Febrero de 1925, que dispuso la actual Junta de Puerto, confiándole la administración y explotación de las obras.

En Inglaterra el régimen de los puertos es el de la libre administración, cuando no vemos el ejemplo de una Junta de *veinticuatro* miembros, de los cuales *dieciseis* son elegidos por el Consejo Municipal. Un tratadista comenta así el sistema portuario inglés, capaz de causar escándalo entre nosotros, con la educación viciada que llevamos en materia de administración pública:

«*El Estado no interviene en los gastos. Toda asignación sería mirada como peligrosa para el desarrollo de los trabajos de interés público, constituyendo un factor arbitrario, perturbador de las condiciones actuales de la concurrencia y propiciador de que las localidades interesadas se sientan con más inclinación a buscar los elementos de prosperidad, de preferencia en el favor del poder, antes que en las energías y recursos propios*».

¿Qué paralelo cabe entre estos sistemas y el de por acá, origen de una positiva ruina, que ya empieza a hacer sentir sus efectos? En Estados Unidos de Norte América, el régimen portuario, aunque distinto de los regímenes europeos, tiene mucha semejanza con el régimen inglés. Desde luego los Estados conservan una perfecta soberanía para el manejo de sus asuntos particulares, y además *las playas del mar y sus aguas, no constituyen un bien nacional de uso público, sino que pertenecen al propietario de la tierra vecina.* Son en consecuencia estos propietarios los que, unidos en sociedad o de su propia cuenta, construyen muelles, malecones, diques, etc., y proceden a las instalaciones, organización, administración y explotación de los puertos. El Gobierno Federal, o el Gobierno del Estado respectivo, sólo interviene en las cuestiones de índole y reglamentación generales: salubridad, policía, aduanas, etc.

Todo esto lo ha consignado aquí don Víctor R. Celis Maturana, profesor de Estado y ex-Ministro de Hacienda, en su libro muy reciente, publicado en 1922, con el título «Los ingresos ordinarios del Estado», especie de contribución al estudio de nuestras finanzas. Sin embargo, después de 1922, se ha continuado con el sistema de comisiones al extranjero para estudiar el sistema de administración y explotación de los puertos.

Quedaría Francia; pero tampoco hay necesidad de ir allá para saber sus sistemas de puertos, en lo cual nos presentamos a su mismo nivel por el lado de la centralización administrativa y de las tramitaciones de cada asunto que demoran hasta decir basta. De Cordemoy cita el caso de los trabajos del puerto del Havre, cuyo antepuerto y exclusas, se propusieron en 1882; la ley respectiva se promulgó en 1895, y, en 1909, los trabajos estaban todavía lejos de terminarse y se proseguían con una lentitud desesperante.

¿Y qué se nos cuenta a nosotros? Los trabajos del puerto de Valparaíso, *con el carácter de definitivos,* se propusieron en 1904; la ley que ordenaba efectuar las obras, se promulgó en 1910, después de todas las incidencias que ya vimos y solo en 1931, si Dios antes no lo remedia, se entregarán dichas obras, porque entonces resultará que todo lo hecho no sirve de nada...!.

Por lo demás, el señor Celis Maturana, el Ministro de Hacienda que firmaba el Mensaje del Presidente Alessandri en que se pidió elevar a San Antonio a la categoría de puerto mayor, es partidario de nuestro régimen vigente y dice en la obra citada: «Solo en los últimos años nos hemos ocupado del mejoramiento de algunos de nuestros puertos y de su dotación; en tanto permanecen abiertas a todas las dificultades, la casi totalidad de las bahías y caletas más o menos indicadas por la naturaleza misma, para satisfacer funciones portuarias... Los puertos que han merecido preferente atención del Estado, hasta nuestros días, han sido: Valparaíso, San Antonio, Antofagasta y Talcahuano».

Pero esa atención preferente del Estado no se concilia de ninguna manera con



El Malecón de Valparaíso en 1888. Reproducción de un grabado del libro publicado en Leipzig en 1890 por don Hugo Kunz, bajo el título de «Chile, und die deutschen Kolonien».

El malecón antiguo tenía la ventaja de mantener abiertas y expeditas las boca calles de toda la bahía. En los últimos temporales de Junio de 1926, hubo necesidad de echar abajo, con hachas, los cierros de postes y alambrados que ahora tapan todas las calles que desembocan en el malecón. Y esa destrucción fué indispensable a fin de poder prestar los servicios que se reclamaban en la bahía para obra del salvamento. El malecón antiguo, tan inseguro como el de ahora, tenía sobre éste una ventaja digna de considerarse.

Pasado el temporal, los postes y los alambrados han vuelto a levantarse ahora, hasta que nuevamente haya que botarlos!

el sistema de explotación y administración que tiene hoy día el puerto de Valparaíso y que debe modificarse sin demora. Todo esto no puede subsistir por más tiempo, y otro tanto cabe pedir en materia de prácticas aduaneras.

* * *

Y ya que traemos de nuevo el punto aduanero en que hay necesidad de una completa y radical reforma, es de lógica que, llegando a las postreras páginas de este estudio, cuyo espíritu ha comprendido perfectamente el lector, hagamos breve reseña de las últimas incidencias motivadas a raíz de lo del Vista de San Antonio...

El 3 de Julio, el Superintendente don Marcos Walton Green envió una nota al Administrador de la Aduana, don Alfredo Camus Valdés, comunicándole que el Vista que en calidad de permanente se encontraba desempeñando sus funciones en el puerto de San Antonio, debía regresar enseguida a Valparaíso y la mercadería por aforarse allá, se sugetaría a las terminantes disposiciones de la Ordenanza.

Luego el Superintendente es llamado a Santiago y a su regreso oficia de nuevo al Administrador de Aduana, diciéndole que la nota anterior queda sin efecto... Interrogan al señor Camus; pero este funcionario guarda mutismo. Con todo, la cosa transciende y en la noche del 9, los parlamentarios de Valparaíso le dirigen al Ministro de Vías y Obras Públicas el siguiente telegrama:

«Señor Angel Guarello. — Santiago. — Nos informan haberse revocado órden retirar Vista Aduana puerto San Antonio. Esto significa transformarlo puerto mayor, sin ley, y colocarlo todavía en situación privilegiada, facilitando por cuenta fiscal operaciones que deba pagar comercio con inútil pérdida para Fisco. Rogamos amparar derechos Valparaíso, como siempre lo ha hecho. Saludos. — Rafael Barahona. — Aurelio Cruzat. — José M. Lorca. — José Rios Arias. — Manuel Muñoz Cornejo. — Gustavo Rivera. — Francisco Monténé Urrejola».

Siguen en las columnas de los diarios una serie de declaraciones condenatorias al proceder del Gobierno. San Antonio queda una vez más en la picota del escarnio. En obsequio de ese puerto, el Gobierno quebranta la ordenanza de Aduanas. El senador don Aurelio Cruzat, declara a «El Mercurio» entre otras cosas:

«Si conforme a las leyes no puede haber Vista de Aduana en San Antonio, que tiene categoría de puerto menor, no lo puede ni debe pretender: y en cuanto a las pretensiones de hacerlo puerto mayor, la iniciativa corresponde al Supremo Gobierno, mandando a las Cámaras legislativas el mensaje del caso; *pero para que sea viable, tendrá que demostrar la conveniencia nacional y no de unos cuantos interesados, que quieren hacer primar sus particulares intereses a los intereses de la Nación*».

Nada de esto se dijo, cuando el Presidente don Arturo Alessandri mandó un mensaje a las Cámaras, pidiendo se elevara a San Antonio a la categoría de puerto mayor, ni cuando el mismo señor Alessandri apuró el despacho de ese proyecto, recomendándole particularmente en uno de sus mensajes.

Para solucionar la dificultad producida, verificóse el martes 20 de Julio, en la sala de Comisiones del Senado, una reunión a que citó el Ministro de Hacienda, señor Silva Somarriva, entre los parlamentarios de la capital y los de Valparaíso. Según la reseña de «La Unión» el Ministro de Hacienda precisó con bastante claridad el objeto de la reunión y «encareció la necesidad de que los representantes de las dos provincias directamente interesadas en este asunto procuraran la adopción de un temperamento que facilite el deseo del Gobierno de terminar definitivamente con el problema en sus diversos aspectos».

Vino enseguida un interesante cambio de ideas. «Mientras los representantes santiaguinos — informaba «El Mercurio» — abogaron por el mantenimiento de la comisión aforadora, aun cuando con ello se falta abiertamente a la ley, los parlamentarios porteños llamaron la atención del Ministro de Hacienda, hácia el deber en que el secretario de Estado se encontraba de dar cumplimiento a la ley».

Terciaron especialmente en el debate el senador de Santiago don Guillermo Barros Jara y los diputados don Manuel Cruzat Vicuña y don Luis Valencia Courbis. Tomemos ahora este dato, contenido en la reseña de «La Unión»:

«El señor Cruzat Vicuña se refirió extensamente a la situación desmedrada en que, a su juicio, se encuentra el puerto de San Antonio con respecto a cualquier otro del país y a su movimiento, en órden a la atención que se da a sus servicios aduaneros. Se habló del caso de que, mientras San Antonio, con ochocientas mil toneladas de movilización anual, cuenta con *catorce* empleados de Aduana, Valparaíso, con una movilización casi igual en tonelaje, cuenta con cerca de *cuatrocientos* y Talcahuano, que solo moviliza cien mil toneladas, con más de *cientotreinta*.

«El señor Valencia Courbis adujo diversos argumentos en favor de la conservación de la preeminencia de Valparaíso, puerto en que, a semejanza de lo que se hace en los países de Europa, debía concentrarse el movimiento marítimo, a fin de conseguir las ventajas consiguientes por el abaratamiento de los fletes, mejoramiento de los medios de transporte, de embarque, etc.».

Sin salir de estas proposiciones encontradas, se disolvió la reunión, conveniéndose en celebrar otra el día 29. Y entre tanto, formulándose algunos vaticinios sobre el término de la incidencia, el Superintendente de Aduanas don Marcos Walton Green, declaró que todo ello sería solucionado «*en forma desfavorable para los intereses de nuestro puerto, haciéndose viable el proyecto de elevación de San Antonio a puerto mayor*». En efecto, los parlamentarios santiaguinos, declararon que agitarían este proyecto, si se innovaba perentoriamente en el sentido de las exigencias de los de Valparaíso.

«Sin embargo — informaba «El Mercurio» — la decidida actitud de los parlamentarios de nuestra provincia, abriría camino a la idea de ejecutar algunas importantes obras para formar una zona propia de atracción a Valparaíso. En tal sentido, la prolongación del molo de abrigo a mil metros, el ferrocarril de Melipilla (Casablanca) y otras obras, estarían incluídas en un plan de trabajo que no encontraría mayores resistencias en el Congreso Nacional».

Todo esto se consideraba a guisa de compensaciones importantes. Confirmándolo, el honorable diputado señor Muñoz Cornejo, decía en «El Mercurio» del 24 de Julio:

«Con relación a las proposiciones para compensar a una posible declaración de puerto mayor en favor de San Antonio, se nos ha hablado de dar facilidades para construir obras de innegable progreso y beneficio, tales como el ferrocarril a Santiago por Casablanca y la terminación de las obras de abrigo de nuestro puerto».

Dos días antes, «La Unión», había informado sobre esto mismo con títulos a cuatro columnas, que decían textualmente: «*Una fórmula de transacción que consultaría los intereses de Valparaíso y San Antonio. — Conceder a San Antonio la categoría de puerto mayor, siempre que se construya el ferrocarril de Valparaíso por Casablanca*».

La representación parlamentaria de Valparaíso, según «La Unión», aceptaba que se clasificara a San Antonio como puerto mayor, «siempre que los congresales de la capital agiten y apoyen la realización del ferrocarril de Valparaíso por Casablanca». «Un acuerdo en este sentido — agregábase — vendría a solucionar las divergencias presentes y futuras».

El mismo día en que se publicaban por acá estas informaciones, un ingeniero de tanta preparación como don J. Ramón Herrera Lira, conocedor a fondo de nuestros asuntos portuarios y que como diputado, habló en la Cámara sobre ellos muy a menudo, nos escribía desde Santiago con la certidumbre de sus juicios bien definidos:

«Hoy he visto que los amigos porteños no tendrían inconveniente en que se declarase puerto mayor a San Antonio, siempre que venga la construcción del ferrocarril por Casablanca. Estoy seguro de que los partidarios de San Antonio les aceptarán en el acto la proposición

y con ello Valparaíso hasta sufrirá un nuevo retroceso sobre su estado actual... De aquí a que venga a construirse el nuevo ferrocarril, San Antonio, declarado puerto mayor, habrá triplicado el tonelaje de su movilización creciente. Y si a esto se agrega la prolongación del ferrocarril de Pelequen a Las Cabras hasta San Antonio, no es fácil calcular el auge reservado a ese puerto.

«Esta transacción de los amigos porteños, viene a confirmar punto por punto algo de lo que usted puso de relieve en los artículos publicados en «La Unión»: que cada vez que arreciaban los ataques a San Antonio, o se ponía a San Antonio en aprietos, éste obtenía, no sé si por permisión de lo alto, un nuevo avance en sus pretensiones... Y como ahora el ardor del ataque se multiplica, ya podemos estar ciertos de que San Antonio será puerto mayor este año! Decididamente, hay que renovar los métodos para la lucha, si Valparaíso quiere velar por el rango que le es propio.»

* * *

Entre tanto, la segunda reunión de parlamentarios, que se había acordado para el 29 de Julio, no tuvo lugar. Pero el 4 de Agosto, se reunió el Consejo Directivo de la Cámara de Comercio de Valparaíso y designó una comisión que cooperara al estudio de los problemas portuarios. Aplaudiendo esta organización para la defensa, decía editorialmente «El Mercurio»:

«Basta que San Antonio esté en la provincia de Santiago para que la capital, con todas sus grandes influencias procure darle el mayor desarrollo y la mejor situación posible dentro de nuestro sistema portuario.

«¿Qué debe Valparaíso exigir en presencia de nuevas pretensiones de San Antonio? ¿Qué actitud práctica debe tomarse contando con la influencia poderosa del mencionado puerto? ¿Qué debe hacerse para evitar nuevos cercenamientos de carga, dada la construcción ya terminada de las importantes obras de Quintero? Todo lo anterior es lo que hay que estudiar en forma muy cuidadosa». (Editorial del 9 de Agosto de 1926).

Tres días después, el 11 de Agosto, verificábase en la sala de Comisiones del Senado una nueva reunión de parlamentarios para tratar de los puertos de Valparaíso y San Antonio. Y nombróse entonces una subcomisión encargada de los estudios y encargada también de presentar las conclusiones para un proyecto de ley que resguardara los intereses de ambos puertos. Se convino entre los parlamentarios en no hacer indicación alguna, hasta que no se realice ese estudio y la subcomisión no haya puesto término a su cometido. En representación de Valparaíso fueron nombrados los señores Rafael Luis Barahona, Aurelio Cruzat, y Arturo Lyon, y en representación de San Antonio los señores Guillermo Barros Jara, Manuel Cruzat Vicuña y Santiago Labarca.

De acuerdo con la determinación tomada, el 13 de Agosto, verificóse en los salones de la Cámara de Comercio una grande asamblea a que la Cámara había convocado y en la cual se discutió ampliamente el problema portuario. La reunión fué presidida por el presidente de la Cámara don René Poudensan y concurrieron los parlamentarios de la provincia, el intendente, y otros distinguidos funcionarios, aparte de los miembros del comercio y de la Banca.

Llegando a las conclusiones, transcribimos del acta que se dió a la publicidad:

«Después de agotado el debate, la asamblea, por unanimidad, y en medio del mayor entusiasmo, aprobó las siguientes conclusiones:

1.º Que es obra de interés nacional defender, sin omitir esfuerzos ni sacrificios, los cinco mil millones que representan para la economía del país las inversiones hechas en el puerto de Valparaíso;

2.º Recomendar a los parlamentarios que consigan la nivelación de las tarifas ferroviarias desde San Fernando a San Antonio y de San Fernando a Valparaíso;

3.º Terminación de las obras marítimas de Valparaíso;

4.º Construcción del ferrocarril de Valparaíso a Melipilla;

5.º Activar la construcción del camino de Valparaíso a Casablanca; y

6.º La construcción de un tercer riel de trocha angosta que empalme con los ferrocarriles transandino y longitudinal».

El honorable senador don Aurelio Cruzat, observó como resúmen: «Defender nuestros intereses portuarios, es defender la economía nacional».

Al día siguiente, «La Unión» se refirió en un editorial a esta asamblea, recordando la campaña de principios de año, que había girado sobre los mismos puntos, aunque la nivelación de tarifas se exigía entonces para los recorridos Valparaíso — Santiago, y San Antonio — Santiago.

«Uno de nuestros redactores — decía «La Unión» — recordó por entonces, estudiando este problema, que había sido precisamente la Dirección General de los Ferrocarriles la que más empeño había gastado ante el Gobierno para que se construyera aquella línea de San Antonio, de más abreviado kilometraje, de escasa gradiente y cuyo uso para el transporte de gran masa de carga, permitiría a la Empresa aliviar ciertos déficits endémicos... Los artículos publicados en «La Unión» incluyeron, con la sorpresa de muchos, algunos antecedentes de positiva importancia, recogidos en fuentes oficiales, que convenía tomar en cuenta para los efectos de una defensa eficaz y de una propaganda bien llevada.

«Tratándose de problemas muy complejos y que admiten abundante estudio por todas sus fases, «La Unión» publicó en sus columnas esos artículos, que eran un serio aporte en la materia que con tanta justicia nos preocupaba. Lo que suele decirse del salitre, lo encontramos aplicable a la defensa empeñada del puerto de Valparaíso: estamos luchando con métodos que no son los más modernos ni los más adecuados.

«Así también lo consideró por entonces mismo una personalidad como la del presidente de la Cámara Norteamericana de Comercio, señor Rea Hanna, quien, en sus declaraciones, dijo estas palabras textuales, que valen por un largo discurso:

«—Yo no creo que San Antonio es un peligro para el porvenir comercial de Valparaíso... *El peligro más grande para el porvenir de Valparaíso está aquí mismo. Toda medida artificial fracasará a la larga...!*

«Recordamos este juicio del presidente de la Cámara Norteamericana de Comercio, porque uno de los principales acuerdos de la reunión a que convocó ayer el presidente de la Cámara Central de Comercio, se reduce a esto:

«Recomendar a los parlamentarios que consigan *la nivelación de las tarifas ferroviarias, desde San Fernando a San Antonio y de San Fernando a Valparaíso*».

«Dicho así, se presenta muy llano el acuerdo; pero es bueno saber algo de lo que contiene, siquiera para que nuestros parlamentarios se encuentren en terreno sólido al hacer sus impugnaciones y sustentar la defensa. La carga que hoy va de San Fernando a San Antonio, tiene este recorrido:

	Kilómt.
De San Fernando a Paine . . .	83
De Paine a Talagante	25
De Talagante a San Antonio . .	79
Total:	187

Ahora bien, la nivelación de tarifas ferroviarias como se quiere, para el recorrido de San Fernando a Valparaíso, obligaría a cobrar el mismo flete por estas otras distancias, tanto mayores:

	Kilómt.
De San Fernando a Santiago . .	139
De Santiago a Valparaíso	187
Total:	326

«Que se igualen los fletes que corresponden, en un caso, a *ciento ochenta y siete kilómetros*, y en otro caso, a *trescientos veintiseis kilómetros*, es algo que puede ordenársele perfectamente a la Empresa de los Ferrocarriles, por el conducto autorizado del Supremo Gobierno; pero a buen seguro de que la misma Empresa hará la salvedad lógica de que las nuevas pérdidas, se cargarán, como siem-

pre, y desde antiguo, a las arcas fiscales, es decir, gravitarán sobre los aporreados y esquimados contribuyentes.

«Si en la reunión de la Cámara de Comercio se sostuvo por un honorable senador, que defender nuestros intereses portuarios era defender la economía nacional, no olvidemos que ésta debe apreciarse en conjunto y que, invocando la economía nacional, se argumentará por otros seguramente que no puede ser una política cuerda ni de buena administración, la que se proponga darle como norma a una empresa comercial que *trescientos veintiseis kilómetros* de recorrido se cobren como si fueran *ciento ochenta y siete,* y que las pérdidas resultantes se carguen, como de costumbre, al Estado..» (Editorial de «La Unión», del 15 de Agosto de 1926).

* * *

Dos días después, «El Mercurio» publicaba a cuatro columnas en primera página una entrevista con «un hombre de negocios de Valparaíso y persona muy vinculada a la institución patrocinante» de la Asamblea, cuyos acuerdos se comentaban. El señor incógnito comenzó por decir:

«—En momentos en que buscamos la cooperación de todas las personas e instituciones vinculadas a Valparaíso para estudiar el más importante de sus problemas y el de mayores consecuencias para su porvenir, nos produce una impresión de pesar el hecho de que se levanten voces de crítica ante acuerdos o resoluciones que responden plenamente al común deseo de contribuir a la defensa del principal puerto de la República».

¿Pero no se contribuye a la defensa del principal puerto de la República, haciendo ver la ineficacia, por no decir el absurdo de ciertas medidas en cuyos resultados descansan algunos con la fe del carbonero? Conviénese, por lo demás, en que «se han incluído algunas peticiones de *carácter artificial,* como la nivelación de las tarifas hasta San Fernando para Valparaíso y San Antonio, a pesar de su diferencia de kilometraje...». Entonces, ¿ya no nos quedan a nuestro alcance sino medidas artificiales para acometer la defensa? Termínase recordando los cinco mil millones de la riqueza de por acá y encareciendo la «necesidad suprema de que en la apreciación del fundamental problema de Valparaíso, no nos presentemos con disenciones de criterio ante un adversario unido, fuerte y poderoso...».

Nosotros creemos que la verdad es la mejor política y que ante ella debe subordinarse todo. Por faltar a esta norma, hemos sacrificado los intereses de la ciudad hasta un punto incalculable, como se ha visto en las páginas del presente libro. Invocando los intereses del *patriotismo,* pusimos una mordaza a cuantos quisieron decir la verdad en el problema de Tacna y Arica. Los amargos frutos se han visto. Pues bien, este otro *patriotismo regionalista,* de la cuestión portuaria, también nos ha dañado bastante para que ahora se persista en ese fatal camino. Por nuestra parte no estamos dispuestos a seguirlo.

Cuando se publicaban las observaciones que recogía «El Mercurio», ya estaba en Santiago una comisión del comercio, propietarios e industriales, encargados de gestionar con los parlamentarios que representan a la zona central su concurso y apoyo en favor de la elevación de San Antonio a puerto mayor. A raíz de los acuerdos de la Asamblea de la Cámara de Comercio de Valparaíso, partía de San Antonio esa comisión que íba a manifestar a los poderes públicos que aquel puerto viene colocado en una situación injusta, siendo la llave lógica y natural de cinco grandes provincias sumamente productivas. En su edición del 17 de Agosto, «El Diario Ilustrado», añade:

«Interesantes y dignas de atento estudio son las consideraciones que hacen valer los comisionados en pro de su objetivo, en un memorial que han puesto en manos de los parlamentarios y de la prensa.

«Sostienen que San Antonio se halla preparado en forma eficiente para atender los nuevos servicios que le crearía el puerto mayor.

«La explotación fiscal cuenta con espaciosas y cómodas bodegas que en parte podrían ser cedidas a la Aduana para

el almacenamiento de carga. Solamente habría que nombrar el personal de la Aduana, aprovechando los mismos empleados que hoy se hallan en comisión.

«El puerto mayor, afirman, no significa por ahora un aumento superior a 30.000 toneladas de carga de tránsito, lo que en una movilización de 800.000 toneladas no causa perturbación alguna.

«Se ocupan en seguida los comisionados en destruir los argumentos formulados por los que se oponen a esta clasificación.

«Uno de esos argumentos se funda en que la rada es muy pequeña. Los hechos, dice la comisión, demuestran lo contrario. En la vida del puerto se han presentado casos en que 22 naves han trabajado perfectamente, sin interrupción de faenas y en la absoluta seguridad de sus fondeaderos. Hasta la fecha no se ha presentado el caso de que alguna nave haya quedado fuera de la bahía por falta de espacio donde fondear o donde hacer sus operaciones de carga y descarga. Aducen en seguida consideraciones de orden financiero, porque así se afianza en forma efectiva la amortización de los millones gastados en la construcción del puerto. Los terrenos ganados al mar podrían ser vendidos a precios ventajosos.

«La comisión ha dado pruebas de una actividad y un entusiasmo extraordinarios en el desempeño de su misión, pensando sin duda en que el éxito es el premio de toda labor esforzada y perseverante».

* * *

En la tarde del mismo día de la publicación de este artículo, esto es el 17 de Agosto, reuníase en Santiago la subcomisión de seis parlamentarios encargada del estudio que se va a practicar sobre los puertos de Valparaíso y San Antonio. «La Unión» del 18 de Agosto informa:

«Los parlamentarios porteños dieron cuenta de una nota, pasada por la Cámara Central de Comercio de Valparaíso al Gobierno, acerca de las medidas que se podrían tomar en defensa de dicho puerto.

«En seguida se abrió un amplio debate sobre la materia, especialmente en lo relacionado con la nivelación de las tarifas ferroviarias, hasta y desde los dos puertos, sin tomar otro acuerdo que el de comisionar al diputado señor Santiago Labarca para que, en compañía del Administrador del puerto de San Antonio, señor Claude, y del de Valparaíso, señor Herreros, inicien un estudio sobre la pérdida que podría acarrear a los Ferrocarriles la nivelación de los fletes de San Fernando a Valparaíso con los de San Fernando a San Antonio.

«Estudiará también el señor Labarca la pérdida que significa para el comercio y puerto de Valparaíso la diminución de carga y descarga marítima que ha pasado a San Antonio. A este respecto se manifestaron opiniones en el sentido de que la crisis que aflige a Valparaíso no depende de la diminución de este movimiento, pues ésta representaría una cifra insignificante ante las proporciones que asumiría la actual crisis de esta ciudad.

«Respecto a la idea de declarar a San Antonio como puerto mayor, fueron las opiniones unánimemente favorables, salvo la de uno de los señores congresales que se reservó su parecer.

«En general reinó perfecta armonía para considerar los puntos relacionados con las aspiraciones de San Antonio contra el propósito de no perjudicar el desarrollo de este puerto y de buscar la manera de solucionar los problemas que afectan a Valparaíso.

«El señor Cruzat Vicuña hizo presente las condiciones en que funciona la Aduana de San Antonio con personal que se halla a comisión, y cuyo número es muy inferior al que corresponde al movimiento de ese puerto y que le correspondería comparativamente, si se toma en cuenta la dotación de empleados de cualquier otra Aduana del país.

«Se acordó pedir al Superintendente de Aduanas que informe sobre la planta de empleados que necesitaría San Antonio en caso de declarársele puerto mayor.

«Por último se acordó volver a reunirse apenas evacue sus estudios la Comisión que presidirá don Santiago Labarca, o sea, dentro de unos 15 días más».

* * *

Entre tanto, resumamos el último comentario. El 19 de Agosto «El Mercurio»

de Valparaíso y «El Mercurio» de Santiago publicaban sendos artículos sobre la solución adecuada y justa en este conflicto que perdura.

En el primer artículo, de la avezada pluma de don Egidio Poblete, se dice entre otras cosas como preámbulo:

«Ya se cometió el magno error de construir el puerto de San Antonio, y los millones invertidos allí y los intereses ligados a él son voces que gritan en forma tal que impide que se oíga claramente la voz de la razón y de las conveniencias generales. No imaginemos pues, que los poderes públicos vayan a reducir a San Antonio a la categoría de los que la ordenanza vigente llama puertos menores».

¿Cuál sería entonces la solución? El señor Poblete cree encontrarla en las disposiciones de un proyecto de reorganización aduanera presentado al Gobierno en Octubre de 1922, que divide a las aduanas en tres clases, dejando a San Antonio en la tercera categoría. Pero el editorial de «El Mercurio» de Santiago, dista mucho de creer que fué un *magno error* la construcción del puerto de San Antonio . . .

«San Antonio — dice — fué creado para facilitar el comercio de una zona que no abarca más de tres provincias y con un carácter definido y preciso.

«El servicio importante que San Antonio debe prestar a la economía nacional es dar a los agricultores de esta zona una salida fácil para sus productos. Si esa facilidad se entorpece o restringe, San Antonio pierde su razón de ser y se perjudica precisamente a los productores a quienes se quiso favorecer.

«Por eso se hizo el puerto de San Antonio con una capacidad limitada a 700,000 toneladas, que fué ún cálculo prudente para las necesidades de la producción agrícola que es la que reclamaba ese puerto. Ahora bien, si se acepta la extensión ilimitada del puerto de San Antonio y se abre por ahí la puerta para toda clase de importaciones (como tendría que ocurrir siendo puerto mayor), los exportadores agrícolas se hallarán muy pronto frente a una congestión que los perjudicará gravemente».

Como se ve, el editorial de «El Mercurio» de Santiago no resuelve la dificultad, sino que la aleja. Resiste una pretensión, no por lo que es sí misma, sino por el temor de que así se congestione el puerto de San Antonio y los agricultores no tengan facilidades para sus embarques y desembarques. En último término, es como si se dijera que, contando con mayor ensanche San Antonio, no habría dificultad para acceder a lo que se pide. Por lo demás, en el Mensaje, que vimos en su lugar, del Presidente don Pedro Montt, relativo a la creación del puerto de San Antonio, vienen estos conceptos, como bases de un programa:

«El trazado de las obras se ha estudiado *de manera que se pueda extender el puerto a medida de las necesidades*. A este respecto, no ha parecido prudente construir obras que no permitan el desarrollo de los malecones, pues, *la economía resultante no sería comparable con el sacrificio de limitar el porvenir y malograr las condiciones naturales de San Antonio*». (Mensaje del 16 de Agosto de 1909).

* * *

¿Cuál será el resultado inevitable de esta contienda? A fuer de francos, no nos cabe duda de que San Antonio verá, más tarde o más temprano, satisfechas sus aspiraciones. Conviene, por lo demás, para la defensa misma de Valparaíso, — enderezada cuanto antes, por buenas y modernas vías — partir de un hecho inmutable: la existencia del puerto de San Antonio, que ha nacido y se ha vigorizado, merced principalmente a nuestros propios y descomunales desaciertos.

Todo el ruído que se haga tocando las trompetas alrededor de esos y otros muros, es tiempo perdido, porque no se repetirá el caso de Jericó: los muros de la ciudadela no caerán. Y a la larga ¿debe tomarse esto como una derrota para Valparaíso? Nó, y lo repetiremos enérgicamente.

Cuando Valparaíso se convenza de que debe dejar en paz a San Antonio, mirando más al exterior que al interior; cuando recuerde lo que le significaba su solo comercio de tránsito antes de la construc-

ción del transandino — que vino precisamente para fomentar ese comercio — y cuando adopte, en consecuencia, una orientación firme en resguardo de esos intereses propios; entonces la crisis podrá irse conjurando con beneficio particular suyo y de todo el país.

Los derroteros antiguos a que nos invita nuestra situación geográfica, son desde luego, un llamado latente para el comercio que se desarrolla en la capital marítima de la República.

Entre tanto, llegando a este punto en la corrección de pruebas del presente trabajo, hay que dejar nota de que durante la impresión de él se ha producido un cambio de importancia en el Ministerio; y es la designación de don Lautaro Rosas para la cartera de Hacienda, en reemplazo de don Jorge Silva Somarriva, mencionado a menudo en las páginas anteriores. Con antiguas vinculaciones en la institución de la Marina, donde alcanzó el grado de capitán de fragata, el nuevo Ministro de Hacienda es un perfecto conocedor de nuestros asuntos portuarios, como nos anticipamos a reconocerlo. Carácter íntegro y muy laborioso, realzó su prestigio en el manejo y dirección de la Mutual del Ejército y la Armada, en la Compañía Sud Americana de Vapores, en la Compañía de Diques y en otras grandes empresas industriales.

Don Lautaro Rosas aceptó el 2 de Septiembre las funciones de su nuevo cargo, que le fueron ofrecidas con insistencia;



La nota característica a todo el largo del malecón moderno de Valparaíso. Nuestro dibujante dice que estos dos estadistas populares discuten a su modo el asunto fundamental de los puertos de San Antonio y Quintero.

Entre tanto, en el malecón antiguo había siquiera el paseo de la esplanada, aprovechado por todas las familias. La escritora norteamericana Miss Robinson Wright, en su libro «The Republic of Chile», publicado en 1904, dice sobre la bahía de Valparaíso:

«Entre los mejores edificios de las vecindades, está la Gobernación Marítima, mirando al Paseo del Malecón, una hermosa esplanada en la ribera, la cual, durante la estación del verano, es el punto de reunión favorito para toda la elegante sociedad.»

¡Buena sorpresa se llevaría hoy Miss Robinson Wright! Ahora ya no hay medio de aproximarse al malecón por ningún lado y en cuanto a paseo elegante por la orilla del mar . . . ¡más vale no decir nada!

y, relacionado con el problema portuario, observaremos que en la víspera, no más, «La Unión» publicaba en primera página una información a cuatro columnas, con estos títulos: «*Valparaíso podrá hacer frente a la competencia de San Antonio.— Desde hoy empieza a regir la nivelación de tarifas ferroviarias*».

Estos y otros puntos deberán examinarse en definitiva en las reuniones de parlamentarios que dejó iniciadas el Ministro de Hacienda señor Silva Somarriva. El sucesor don Lautaro Rosas conoce el problema a cuyo estudio consagramos este libro. Y el mejor rasgo que podemos exhibir del nuevo Ministro lo constituye ahora una declaración suya hecha ante el Senado en la sesión del 8 de Septiembre, a propósito del problema financiero.

«El que habla — dijo — estuvo vinculado en su juventud al servicio naval; pero este servicio ya terminó, dejando en mi espíritu gratos recuerdos de camaradería y ahora ha comenzado mi tarea civil.

«Ahora vengo a defender los servicios y las libertades civiles; porque estoy convencido de que si este país ha llegado a ser una nación respetable, es porque el genio de la raza ha expresado en diversas ocasiones que debe ser dirigido por elementos civiles. Este es el idel que vengo a servir desde este puesto.

«Quiero, antes de terminar, expresar mi más profundo agradecimiento por las manifestaciones de cooperación que han salido de todos los bancos».

Cuando se trate de buscar una pincelada que mejor refleje el carácter del personaje, las palabras anteriores y el momento en que fueron pronunciadas tendrán que recordarse, de seguro.

* * *

Hemos hablado antes de los derroteros antiguos; y este concepto debe entenderse con amplitud, aplicado a los métodos de defensa que se imponen para Valparaíso.

Y junto con esos derroteros antiguos, hay muchos otros, porque a grandes males grandes remedios, como reza el adagio.

El domingo 31 de Agosto de 1913, se inauguraba en Valparaíso una Convención Provincial del Partido Conservador; y entre las indicaciones que se formularon hubo una muy importante del señor Francisco Rivas Vicuña, que concurrió en el carácter de ex-diputado. La indicación se refería a obtener una ley por medio de la cual se declarase a Valparaíso puerto libre. Propuesta la idea y fundamentada con valiosísimas observaciones por su autor, fué acogida en la Asamblea con las entusiastas aclamaciones propias de tan transcendental proyecto.

El mismo señor Rivas Vicuña desarrolló más en extenso el tema en una conferencia que dió luego en el Instituto Comercial, presidida por el honorable senador de Valparaíso don Angel Guarello, quien hizo entonces con todo elogio la presentación del distinguido conferencista-ingeniero. Este hablaba textualmente: «Valparaíso debe mirar al mar y no temerle a sus vecinos del cabotaje, a Quintero y San Antonio, simples puertos de fomento local».

Veíase cierto rasgo de audacia en el propagandista, porque nadie recordaba una iniciativa análoga, digna de puntualizarse. Y fué una moción para declarar puertos francos los de Valdivia y Chiloé, presentada a la Cámara por el diputado don José Victorino Lastarria en la sesión del 3 de Junio de 1850. Esforzábase el señor Lastarria por poner de relieve las ventajas que le reportaría al país la supresión de aduanas en aquellas provincias, «dando así un desarrollo inmenso a su mejora material y moral».

Finalmente, entre las peticiones que se formularon en el meeting del lunes 13 de Octubre de 1913, mes y medio después del voto aprobado por la Convención Provincial del Partido Conservador, reunida en Valparaíso, figuraba esta aspiración definida:

«4.º Que se adopte respecto a Valparaíso, el cual proporcionalmente al número de sus habitantes, es el primer centro manufacturero de la República, el sistema de zona franca, al estilo de Hamburgo y otros puertos europeos. Las barreras aduaneras quedarían así fuera del sector en que están ubicados los centros de consumo».

Se recordará que en el meeting del 13 de Octubre de 1913, participaron oficialmente los organismos directivos de todos nuestros partidos políticos; de modo que debe maravillarnos que este asunto del puerto libre o de la zona franca, para Valparaíso, no se haya movido más ni por asomo. ¿Era aquello un volador de luces y nada más?

Con acción resuelta y sincera, recordamos haber comentado nosotros esas aspiraciones, apoyándolas en «El Chileno», mediante firme propaganda; pero cuando en Marzo de este año las trajimos de nuevo al tapete de la discusión pública en las columnas de «La Unión», sorprendiónos estar en desacuerdo con nuestro distinguido amigo el ingeniero don Hormidas Henríquez, que fué precisamente uno de los organizadores del meeting del 13 de Octubre de 1913, o sea el meeting que tenía entre sus peticiones *el sistema de zona franca al estilo de Hamburgo y otros puertos europeos*, aplicado a Valparaíso.

Por lo demás, con anterioridad a ese meeting, a raíz del acuerdo de la Convención Provincial del partido conservador, «La Unión», que tenía entonces como Director a don Egidio Poblete, publicista y catedrático de sólido prestigio en el cultivo de la ciencia económica, sostuvo editorialmente que Valparaíso y una extensión de tierra alrededor de él «*en la condición de una zona aduanera franca*», era lo menos que podría pedirse en el mismo Valparaíso, «*en compensación de los daños que le amenazan con el puerto de San Antonio y el de Quintero*».

Otro editorial de «La Unión», apoyando la misma idea, lanzaba esta invocación final, a modo de programa regionalista:

«Esta zona aduanera franca es la queremos para Valparaíso, con más la facultad de consumir dentro de la zona, o sea la combinación de la zona y del puerto franco. Y es esto lo que creemos deben pedir mancomunados todos los diarios y todos los habitantes de Valparaíso».

Pero lo que se pide ahora, es la supresión de San Antonio, si fuera posible. Y que a su turno Quintero corra la misma suerte. Renunciando a una política propia, el derrotero de irse contra San Antonio parece lo primero, lo más llano, eficaz y seguro, aunque nuestras obras marítimas no sirvan para nada. Y empequeñeciendo de este modo los términos del problema, ni Valparaíso se muestra digno de sus grandes antecedentes, que un caudal tan honroso suministran a la historia; ni será posible llegar por sus cabales a una solución de armonía, en donde el interés local de Valparaíso, se identifique con el interés de todo el país, sin ofensa para los derechos de nadie, prestigiado como si dijéramos por el sentimiento colectivo de la República.



Valparaíso y el comercio transandino.

(De «La Unión» del 19 de Marzo de 1926).

Cuando ayer no más expresábamos en un artículo que Valparaíso debía mirar más al exterior que al interior, no pudimos imaginarnos que tan luego pudiera producirse una confirmación plena de este programa, no precisamente en nuestro medio, sino en la capital de la antigua provincia de Cuyo, lo que le da doble interés.

Por la transcripción de un corresponsal, en efecto, acabamos de imponernos de las declaraciones formuladas en Mendoza por el gobernador de la provincia, doctor don Alejandro Orfila, que no hace mucho tiempo anduvo en Chile.

El doctor Orfila, con visión de verdadero estadista, habla de los grandes beneficios que se desprenderían de una acción combinada «*que tendiera a convertir a Valparaíso en el puerto de las provincias cuyanas de la República Argentina*»; y lo único digno de observarse es que esa política tendría más bien el caracter de una restauración de lo antiguo, exigida por la naturaleza misma de las cosas, no constituyendo de ninguna manera una novedad, como parece creerse.

Después de proclamar el doctor Orfila, en la forma más terminante, que el interés de Mendoza o más bien de las antiguas provincias cuyanas, está en procurarse *una salida al Pacífico* para el intercambio de su comercio y de sus productos, declara sin ambages:

«La situación del puerto de Valparaíso es excepcionalmente favorable; se halla a corta distancia de Mendoza y a menor distancia que otros puertos en relación a esta ciudad que Estados Unidos y algunos países de Europa. Tanto Estados Unidos como Inglaterra consumen fruta mendocina especialmente uva. Si hubiera más facilidad y prontitud en el envío, este comercio aumentaría con gran beneficio para mi provincia, que vendería su producción a muy buenos precios.

«El problema a que he aludido, de la mayor facilidad para el envío, sería resuelto, por el puerto de Valparaíso, que podría ser el punto de embarque para los productos mendocinos. Igualmente, el puerto chileno podría ser de tránsito para nuestra importación. Recibiríamos por él casi todo lo que hoy recibimos vía Buenos Aires, pues acortaríamos las distancias y ahorraríamos en el flete. La realización de todo esto depende de las facilidades que dé el Gobierno de Chile, de las que se obtengan en el ferrocarril transandino y en los ferrocarriles de Chile, de las posibilidades de acercar los fletes marítimos de Estados Unidos y Europa a Valparaíso, a los bajos precios que esos mismos fletes tienen a Buenos Aires, y finalmente, del interés de los comerciantes, que es indudable que será cautivado por esta idea cuando se compenetren bien de ella. Las tres provincias de Cuyo: Mendoza, San Juan y San Luis, podrían surtirse en considerable proporción por vía Valparaíso, y el aumento del movimiento de ese puerto chileno sería considerable».

No pueden darse declaraciones de mayor interés para nosotros en los actuales momentos, cuando pensamos hasta en recargar los fletes del ferrocarril de San Antonio a Santiago, a fin de *defendernos* del menor kilometraje que representa esa línea, comparada con la de Valparaíso a Santiago. Enredándonos en cosas minúsculas, descuidamos nuestros grandes intereses.

La distancia de Mendoza a Buenos Aires es de *un mil cuarenta y siete kilómetros,* mientras que de Valparaíso a Men-

doza no hay más que *trescientos setenta y cinco kilómetros*. Por eso, Valparaíso fué en lo antiguo el centro comercial obligado de las antiguas provincias de Cuyo. En suma, cuando el transporte se hacía a lomo de mula, mantuvimos esta situación; y cuando vino el ferrocarril, se perdió totalmente, contra todo lo que pudo preverse, gracias a nuestra desidia.

Por eso cuando el doctor Orfila, gobernador de Mendoza, habla de facilidades que dé ahora el Gobierno de Chile, nos parece que debiera hablar en justicia de facilidades que den de consuno el Gobierno argentino y la administración del ferrocarril transandino. ¿Cómo es posible que el flete de Valparaíso a Mendoza, con una distancia de *trescientos setenta y cinco kilómetros*, importe más caro que el flete de Buenos Aires a Mendoza, con distancia de *un mil cuarenta y siete kilómetros*?

Sin embargo, esa es la situación actual, desde que se inició la política de mantener el monopolio del tráfico de Mendoza a Buenos Aires: Todo para el Atlántico y nada para el Pacífico; tal pareció ser la divisa, observada con tenacidad ejemplar. Y esa diferencia de kilometraje, que nos castiga en tan desigual manera, parece no haberle llamado la atención a la plaza de Valparaíso, preocupada de la diferencia del kilometraje del ferrocarril de San Antonio...

Cuando se trató del proyecto del ferrocarril transandino, que gestionaban los ilustres chilenos don Mateo y don Juan Clark, el alto comercio de Valparaíso subscribió una presentación en apoyo de dichos empresarios y para que éstos no se desanimaran con los obstáculos que por todas partes les cercaban.

La presentación del comercio de Valparaíso es de fecha 28 de Agosto de 1874 y tiene estos considerandos, entre otros, para apoyar el proyecto de los hermanos Clark:

«Que ese ferrocarril *no puede perjudicar ni las rentas ni el comercio de Chile*, y que, lejos de eso, seguramente contribuirá a la prosperidad de las unas y del otro.

«*Que el comercio activo que actualmente sostenemos con las provincias de Cuyo redoblará su actividad e importancia*, en proporción al aumento de facilidades que ese ferrocarril les concederá.

«Que ese ferrocarril es, no sólo útil en cuanto a los beneficios que se esperan, *sino necesario para la conservación del comercio que actualmente tenemos*...

«Que extendiéndose el ferrocarril hasta Aconcagua, *el mercado de Valparaíso continuaría ofreciendo a aquellas provincias de Cuyo mayores facilidades y conveniencias que Buenos Aires, en razón de ser tanto menos la distancia a que se hallan de nosotros esas provincias.*

«*Que aún respecto de las mercaderías europeas la provincia de Cuyo se surtiría por Valparaíso y no por Buenos Aires*...

«*Que a Chile interesa conservar el comercio de Cuyo, etc.*».

A esta manifestación del comercio de Valparaíso en 1874, siguieron otras del vecindario de la provincia de Aconcagua como del vecindario de los departamentos de Quillota y Limache. Y vino también un estudio técnico sobre el mismo proyecto, que dice en algunos de sus párrafos, dignos de transcribirse, corroborando los puntos de vista del alto comercio de Valparaíso:

«Si el ferrocarril está llamado a asegurarnos el comercio de Mendoza, San Juan y San Luis, con mayor razón nos asegurará el transporte de la producción minera de dichas provincias, porque la región minera de las cordilleras argentinas se encuentra aun más cerca de Chile que de Mendoza mismo.

«En nuestro concepto, el ferrocarril transandino desarrollará a tal punto las industrias de todo género, que hará indispensable su prolongación hasta el puerto de Quintero, porque la línea del Estado no dará abasto para el aumento del tráfico. El puerto de Quintero está llamado a ser el puerto para la importación y exportación de los productos naturales, así como Valparaíso será siempre el abastecedor de las mercaderías manufacturadas de procedencia extranjera».

No se necesita de más para comprender que era general, medio siglo atrás, la idea del vigoroso impulso que con la

construcción del ferrocarril transandino recibirían la plaza comercial de Valparaíso y el movimiento de su puerto; y lo cierto es que había diez mil razones para creerlo así.

Pero el transtorno se produjo aquí sin que se gastase en analizarlo, ni en remediarlo, la milésima parte del interés con que se siguen los pasos del puerto de San Antonio...! Las declaraciones publicadas ayer, del actual Gobernador de Mendoza, doctor Alejandro Orfila, ponen de actualidad un problema vitalísimo para el puerto de Valparaíso.

R. H.

Una visita de don Mateo Clark

A propósito del artículo «Valparaíso y el comercio transandino».

30 de Junio de 1926.

Antes de embarcarse para Copiapó, escapando de los fríos del invierno — viaje que acostumbra casi todos los años — nos ha honrado ayer con una visita el señor don Mateo Clark, espíritu de vuelo audaz que, como el cóndor de nuestras montañas, se ejercitó sin desmayo, guiado por la visión del paso de uno a otro lado de los Andes. Eso sí que el sueño de los Clark, porque junto a don Mateo estaba su hermano don Juan, era para el paso de un ferrocarril, de un transandino que iba a constituir a Valparaíso en uno de los puertos más grandes y poderosos del mundo.

En las horas de mayor desaliento y de mayor abandono, nunca se apartó de los Clark la visión esplendente de aquel ferrocarril transandino que iba a deslizarse por los valles, a montar por las laderas, a penetrar por las entrañas mismas de la montaña; que iba a descolgarse al través de los precipicios insondables y de las gargantas nevadas, desde las cimas más altas, hasta bajar, por fin, de monte en monte y de risco en risco, a las llanuras dilatadas y fértiles de la nación vecina.

Don Juan Clark, uno de los héroes de ese progreso, falleció en 1907; pero don Mateo, que nos ha honrado ayer con su visita, tiene aun los mayores brios a los *ochenta y tres años* cumplidos como son los suyos.

Y de lo primero que nos habla es del transandino, del transandino donde quedó todo una gran fortuna, y de la cual sus connacionales no han sacado el menor partido. Todo está olvidado; y el ferrocarril transandino ni siquiera se llama transandino Clark!

—Leí con vivo interés — nos dice — los artículos que usted ha publicado en «La Unión» bajo el título de «Como nació el puerto de San Antonio» y me apresuro a declararle que en nuestros planes del transandino, estaba, en efecto, la habilitación de Quintero y San Antonio, porque el puerto de Valparaíso no iba a dar abasto con el movimiento que le vendría una vez construído el transandino. El otro artículo que usted ha publicado en «La Unión», sobre estos mismos temas, «Valparaíso y el comercio transandino», especifica muy bien las particularidades de las distancias y otras. Y en cuanto ví esas declaraciones comentadas por acá del Gobernador de la provincia de Mendoza, don Alejandro Orfila, despaché una carta sobre esos mismos puntos, como corresponde a las vinculaciones de los negocios chileno-argentinos, que prosperaron juntos antiguamente por tantos años. En mi carta al Gobernador Orfila, concluía por decirle:

«*Hay, señor, la circunstancia de que Mendoza tendrá en Valparaíso en todo tiempo tránsito libre para sus embarques y esto equivale a que Mendoza pueda con-*

siderar a Valparaíso como un puerto nacional».

La respuesta original dice como sigue:

Alejandro Orfila, Gobernador de la Provincia de Mendoza.

Abril 15 de 1926.

Señor

Mateo Clark

Valparaíso (Chile).

De mi mayor consideración:

He recibido su carta del 10 del cte. con las interesantes referencias al trazado y propósitos del F. C. Transandino. Mi Gobierno está deseoso de abrir un nuevo rumbo a la exportación de frutas a los Estados Unidos y desea para ello, utilizar el puerto de Valparaíso, siempre que los fletes, tarifas aduaneras, y gastos portuarios no sean un inconveniente. Ud. me dice que en todo momento tendremos *tránsito libre*, para las exportaciones por Valparaíso y me sería muy grato que alguna entidad comercial de ese Puerto, obtuviera del Gobierno una declaración al respecto. También desearía saber qué gastos portuarios tendría una tonelada de fruta, embalada en cajones de poco peso. Todos estos datos los necesitaría para hacer una propaganda conveniente al propósito enunciado y siempre que resultara beneficioso para esta provincia, como lo creo, la salida de estos productos por Valparaíso.

Lo saluda muy atentamente. — (Fdo.) *Alejandro Orfila.*

* * *

—En cuanto recibí esta carta, nos dice don Mateo Clark, me puse en campaña, y le contesté al Gobernador de Mendoza, el 22 de Abril, informándole entre otras cosas sobre las diligencias practicadas:

«En lo referente al *libre tránsito* para exportar productos de esa provincia puedo asegurar a Ud. y *de la manera más positiva*, que será completamente franco al igual que por cualquier puerto argentino, *sin más gastos que los que originaria su movilización*.

«Trataré de obtener, sin embargo, para su satisfacción, alguna declaración al respecto de persona competente.

«Con respecto al flete desde Mendoza a Valparaíso, estimo que Ud. ya conoce el flete que cobra el Transandino, de Mendoza a Los Andes, y sabrá que el sistema más económico es el transporte por carro completo de 10 toneladas (10.000 kilos que dice la tarifa).

«Me propongo hablar con el señor Ministro de Ferrocarriles para tratar de obtener una reducción de ese flete, al menos de una tercera parte *sobre las mercaderías que se embarquen*.

«Sobre el flete Andes—Valparaíso he tenido ayer una conferencia con el Director General de los Ferrocarriles del Estado y le he anticipado que le iba a solicitar por escrito que la empresa que dirige haga una rebaja para las frutas y demás productos de Mendoza en el recorrido que él controla o sea sobre los fletes entre Andes—Puerto, para la exportación de fruta de Cuyo por Valparaíso y espero que obtendrá al menos un $33\,^1/_3$ por ciento de rebaja.

«Yo no dudo de que el comercio de exportación de fruta fresca tomará gran desarrollo *en pocos años*, una vez que aumente la producción de las clases apropiadas para el consumo de los Estados Unidos y la costa Norte del Pacífico hasta Panamá, como también Centro América y Cuba.

«Puede Ud. estar seguro, señor Gobernador, que las facilidades para el transporte de frutas *irán gradualmente en aumento año por año*, y tendremos mayores facilidades, pues, en cinco años más el Puerto de Valparaíso se habrá terminado, lo que permitirá a los vapores recibir, en todo tiempo, la carga al costado de los malecones, reduciendo así los gastos de embarque.

«En todo lo que me sea posible abogaré para que se presten facilidades al tránsito de la carga que venga de Mendoza, para ser embarcada para el extranjero en Valparaíso.

«Los gastos de embarque en Valparaíso que por varios motivos se elevaron *demasiado*, han sido considerablemente reducidos recientemente y por la razón que he indicado bajaron bastante más tarde.

«Inclúyole en esta un recorte de diario del último artículo que publiqué el 17

del pte., en el cual recomiendo la formación de una Sociedad o Agencia de Aduana *para la tramitación de los negocios con las provincias de Cuyo,* y como ésto demorará algún tiempo en constituirse, me permito insinuarle que convendría a los exportadores de esa provincia, tener en Valparaíso un representante o agente para que se haga cargo de las tramitaciones que sean necesarias, como así mismo, para recibir las consignaciones que lleguen a Los Andes, hasta quedar embarcadas las mercaderías, con flete y seguro arreglado».

* * *

Después de entregarnos estos documentos don Mateo Clark, nos dijo que la Dirección General de los Ferrocarriles no había resuelto nada aun sobre la insinuación de rebajar el flete de las mercaderías que vengan de Mendoza para ser embarcadas en Valparaíso. En realidad, todo el interés está en rebajar el kilometraje de Valparaíso a Santiago, para los efectos de defenderse contra San Antonio . . .

—Dice usted muy bien — nos agrega — los grandes intereses están olvidados en esta lucha pequeña, que no prestigia a Valparaíso. Pero entre tanto, conseguí un certificado de la Superintendencia de Aduanas, que dice a la letra:

«República de Chile.—Superintendencia de Aduanas.

El Superintendente de Aduanas que suscribe, certifica: que el tránsito general de mercaderías con destino a y de la República Argentina no está gravado con impuesto alguno y solo se exige la tramitación de reglamento.

Valparaíso, 26 de Mayo de 1926.—

(Fdo.) *M. Walton Green.*

(Hay un sello).

* * *

Conversamos con don Mateo Clark algunos instantes más, sobre estos temas que a él le preocuparon de joven y que le siguen preocupando a los ochenta y tres años con el mismo tesón de antes, sin recordar que en la magna empresa fué víctima de la usura y que al fin perdió entonces toda su gran fortuna . . .

—Mi propósito — nos explica — es que usted conozca todos estos documentos para que vea que nada es perdido cuanto se lucha por las buenas doctrinas comerciales y por la buena política económica. El camino es lento, pero seguramente conseguiremos eliminar las dificultades actuales.

Luego nos habla de la necesidad de activar la propaganda, y afrontar de lleno el asunto de las obras marítimas de Valparaíso, diciendo la verdad de lo que ocurre.

—¿Porqué no hace un libro de los artículos publicados?, nos pregunta.

Le contestamos al bondadoso anciano que su opinión es para nosotros de la más alta valía y que en cuanto al libro lo publicaremos Dios mediante, adicionado como corresponde. Y desde luego le pedimos los documentos que nos ha dado a conocer, para servirnos de ellos, en la forma que lo hacemos ahora.

—Si Valparaíso es el puerto natural de las provincias transandinas, nos dice don Mateo Clark al despedirse, es ridículo que esté preocupado de San Antonio . . . Yo no me puedo explicar el cambio tan grande en la mentalidad del comercio, comparado con el de mi tiempo. A los ochenta y tres años de vida, no me imaginé nunca estar viendo lo que veo. ¿Cómo es posible que el comercio de Valparaíso, desde el punto de vista transandino, valga ahora menos que cuando la época de las mulas? Los grandes intereses están olvidados!

Tales fueron las palabras que nos dijo al despedirse don Mateo Clark en su visita con que nos honró en la Biblioteca Pública Departamental de Valparaíso «Santiago Severin».

Acompañamos hasta la puerta de calle al ilustre anciano, trasunto vivo de una leyenda heróica; sublime visionario, víctima de nuestro carácter nacional indiferente y olvidadizo; y que sin embargo, a los ochenta y tres años de vida, sueña todavía con las energías de joven en aquella obra de su predilección que, constituyendo a Valparaíso como puerta obligada del comercio transandino, lo convertiría también en uno de los mayores puertos del mundo.

R. H.

La tradición de Lord Cochrane en Quintero.

La hacienda del noble marino británico un siglo atrás.—Las descripciones de María Graham.—Un viaje por mar de Valparaíso a Quintero el 6 de Julio de 1822.—El primer buque a vapor que navegaba en el Pacífico.—Otro viaje por tierra.—Interés de Lord Cochrane por el progreso del cultivo agrícola.—Sus propósitos respecto del puerto de Quintero.—El hombre propone y Dios dispone.—Lord Cochrane determina partir de Chile.—Las proclamas de despedida que dispuso en Quintero.—La última comunicación oficial.—Anotaciones del «Diario» de María Graham.—El supremo adios.

El 18 de Enero de 1923, se cumplía un siglo de la partida de Lord Cochrane de las playas de Chile. Y en aquel primer centenario del significativo adios que nos diera desde la bahía de Quintero, el invicto y noble marino, cuya memoria está ligada eternamente a la historia de la República, hicimos un recuerdo apropiado en las columnas de «La Unión», tanto más necesario cuanto que fué el único que se insertó en la prensa chilena en aquella oportunidad.



Monumento de Lord Cochrane en Valparaíso.

Indudablemente, la tradición más importante de Quintero o de la Herradura, como también se le llamaba, es el haber constituido sus espaciosos campos inmediatos a la bahía, la propiedad y residencia de Lord Cochrane en el último tiempo que permaneció en Chile. Los datos más autorizados de Quintero en aquella época, son lo que le consagra María Graham en su ameno «Diario de mi residencia en Chile en 1822».

Y antes que nada está el viaje que la autora efectuó el 6 de Julio de ese año, de Valparaíso a Quintero, a bordo de la «Estrella Naciente», primer buque a vapor que navegaba en estos mares. Iban a bordo en aquella prueba, además de Lord Cochrane, el gobernador don José Ignacio Zenteno; el capitán Frederick Spencer, comandante de la «Alacrity», fragata de S. M. B.; los capitanes Crosbie y Wilkinson y otros de nuestra escuadra y algunos más invitados.

«El buque — escribe María Graham — es una gallarda polacra, cuya construcción se activó bastante antes de la venida de Lord Cochrane, pero que solo este año arribó a estos mares. Con no poco placer puse el pié en la cubierta del primer buque a vapor que navega en el Pacífico, y me entusiasmaba el pensar en los triunfos

del hombre sobre los obstáculos que la naturaleza parece haberse complacido en colocar entre él y el cumplimiento de sus deseos. ¡Qué transporte no hubiera sentido Almagro si en el encantado espejo del futuro un mago le hubiese mostrado el puerto de Valparaíso, lleno de buques de Europa, del Asia y de países que entonces no existían todavía, y en medio de ellos este buque, deslizándose suave y tranquilamente, sin una sola vela, contra viento y marea, llevando en cubierta una artillería más fuerte que la que él jamás mandó y conduciendo a bordo a un héroe cuyo nombre, tanto en Chile como en el Perú, había de sobrepasar no solo el suyo sino también el de sus más afamados, los Pizarros!»

La navegación hasta enfrentar a Quintero se hizo con toda felicidad a razón de cuatro millas por hora; pero al llegar allá, rompióse un perno de la máquina y el buque quedó al garete, mientras se preparaba el velámen que no se había creído necesario llevar envergado. Una vez listo el aparejo, se hizo rumbo de regreso a Valparaíso, donde se fondeó al día siguiente a las dos de la tarde.

Aunque ese fué propiamente el primer buque de vapor que navegó en estos mares, no debe confundirse a la «Estrella Naciente», con el episodio de la llegada de los primeros vapores a Valparaíso, veinte años después. En una entrevista sobre recuerdos de su vida que le publicamos al ingeniero don Jorge Lyon en «La Unión» del 31 de Diciembre de 1922, recogimos de labios del señor Lyon estas reminiscencias sabrosas:

«—Me acuerdo como si fuese ayer de la llegada de los primeros vapores a Valparaíso, de los famosos vapores el «Chile» y el «Perú», que iban a iniciar la navegación por estos mares. Este suceso tuvo lugar en 1842, el día 15 de Octubre, que fué un día jueves. Desde mucho antes la gente no hablaba de otra cosa en Valparaíso. Decíase que los vapores iban a pasar como un rayo por la bahía y que estábamos en presencia del más grande de los fenómenos. La gente sentía hasta miedo... El hecho es que el día ya indicado, me encontraba yo estudiando en la clase de una escuela que estaba por la quebrada de San Agustín, cuando como a las tres de la tarde se oyen salvas de artillería y repiques de campanas. Eran los vapores que hacían su entrada al puerto... Todos los muchachos de la clase corrimos como un gamo en dirección a la playa, saliendo sin sombrero y sin obedecerle al profesor. Infinidad de lanchas habían ido al encuentro, junto con multitud de botes de los buques fondeados en el puerto. La ciudad se embanderó y las músicas tocaban por las calles. Puede decirse que en los cerros y en la orilla de la playa, estaban todos los habitantes que entonces tenía Valparaíso. Los vapores dieron una vuelta por la bahía para que el pueblo apreciara su elegante y magnífica arquitectura. El «Chile» tenía rueda roja y el «Perú» rueda negra. En la cubierta del primero iba Weelwright, saludando con su sombrero en mano a toda aquella delirante concurrencia. Después yo cultivé con Weelwright, muy amistosas relaciones. Allá por el año 60 me regaló el perfil longitudinal del ferrocarril por Copiapó, que él había estudiado con una pendiente de 8 %, que era entonces impracticable».

El ingeniero don Jorge Lyon, que, como dijimos en otra parte de este libro, hizo en 1870 los estudios del ferrocarril de Quintero, tiene ahora *noventa y cuatro años* y trabaja diariamente, más puntual que nadie, como Gerente de la Empresa del Agua Potable. Es un caso maravilloso de longevidad, a la vez que de laboriosidad.

* * *

Volvamos, en tanto a los recuerdos de 1822, con la dirección que les dábamos para componer esta crónica.

El 13 de Agosto, María Graham dispuso otro viaje a Quintero, saliendo a caballo de Valparaíso y llegando hasta las casas de Lord Cochrane, que estaban en construcción.

«La bahía de Quintero, o más bien dicho la Herradura — escribe — es muy bonita, mejor abrigada que la de Valparaíso, contra los vientos del norte, más abastecida de agua y leña, y más inmediata a los campos de Quillota y del valle de Santa Rosa para la provisión de

víveres para los buques. El famoso navegante holandés, Jorge Spilberg, al hablar de Quintero, dice que es un puerto que no puede considerarse inferior a ninguno en cuanto a abrigo, seguridad, pesca y aguada».

Después del almuerzo, María Graham fué invitada a una visita de inspección de los cultivos y vió en uso una serie de herramientas agrícolas que Lord Cochrane había traído «*con el objeto de introducir los adelantos modernos en Chile, país de su adopción*». «El arado — añade — el rastrillo, la pala, de la Europa moderna, todo es nuevo aquí, donde durante siglos no se ha conocido ningún adelanto. Dentro de los cierros de la chacra, hay un espacio dedicado a la multiplicación del alerce, de la haya y de la encina; creo que el alerce se adapta peculiarmente a este clima. Desde que Lord Cochrane llegó a Chile, se encuentran en las despensas las zanahorias, los nabos y varias otras clases de legumbres que antes eran desconocidas aquí. De vuelta a la casa, estuvimos viendo varios diseños de buques de pequeño calado para hacer el cabotaje; y así se pasó para mí la más agradable de las noches que he pasado en Chile».

Al día siguiente, María Graham asistió a un *rodeo* que se había dispuesto en la hacienda de Lord Cochrane. Tratábase de contar el ganado, que no bajaría de 2000 cabezas; «pero desde la última vez que Lord Cochrane zarpó de aquí, observa la escritora inglesa, ha sufrido una merma considerable por falta de cuidado». La pintura general que viene en el clásico «Diario», respecto de algunas escenas del *rodeo*, vale por todo un cuadro de costumbres.

Ahora, transcribimos los siguientes extractos del artículo publicado en «La Unión» del 18 de Enero de 1923, con el título de «La partida de Lord Cochrane hace un siglo»:

. . . .

De regreso de su tercera y última campaña, Lord Cochrane venía de poner completo y glorioso término a la magna obra que consolidó la independencia de los estados sudamericanos. La escuadra con la cual el esclarecido marino llevara a cabo empresa tan vasta y colosal, había necesariamente de seguir mereciendo su más preferente atención. Y fué así como tan pronto llegó a Valparaíso, y sin darse tregua ni reposo, mantuvo con el Gobierno una larga correspondencia en la que el vicealmirante manifestaba sus miras y sus ideas, tendientes todas a la conservación de la escuadra y a su futuro bienestar y engrandecimiento.

La creación de un arsenal de marina, el establecimiento de fábricas de jarcia; la navegación del cabotaje y el fomento de la pesca, como fuentes para proveer de marineros a la marina de guerra; la construcción de buques a vapor, etc., fueron los temas principales de sus comunicaciones.

A juicio del almirante, la rada de Quintero tenía ventajas muy considerables sobre la de Valparaíso y esas ventajas debían aprovecharse para servir de apostadero a los buques de guerra de la República, pues Quintero era el puerto militar por excelencia. Ofrecía el almirante, además, todos los terrenos necesarios en la bahía para arsenal, edificios de marina, etc.

Por desgracia, a poco de llegado Lord Cochrane, el horizonte político de Chile nublóse extraordinariamente, como que muy luego tuvimos la revolución encabezada por Freire en el sur, dando por razón la necesidad de un cambio de régimen en el Gobierno de la República.

Además, la pobreza del país y las atenciones más apremiantes de su organización política, no permitían, por cierto, atender con prontitud a las inteligentes y bien inspiradas comunicaciones del jefe de la escuadra. Había todavía otra causal de perturbaciones, que al propio Lord Cochrane puntualiza así en sus Memorias:

«Los Ministros sospechaban de mí, y suponiéndome capaz de unirme a Freire, principiaron a retirarme los buques que mandaba, tomando el pretexto ya de repararlos, ya de convertirlos en navíos de almacén. El «Valdivia» y el «O'Higgins», fueron puestos a disposición del comandante de marina para recorrerlos, y el «Lautaro» para navío de almacén. No me quedó más que la goleta «Moctezuma»

y fué a bordo de ella donde enarbolé mi pabellón».

Todo esto mantenía, como se comprende, muy disgustado a Lord Cochrane, quien se retiró a la hacienda de Quintero, que había comprado en 1820, dispuesto a consagrarse a los trabajos agrícolas y al cultivo de algunas plantas y hortalizas, cuyas semillas había hecho traer de Inglaterra, junto con muchas herramientas que eran desconocidas en el país. Es de advertir, que Lord Cochrane abrigaba la intención sincera de radicarse definitivamente en Chile. Desgraciadamente, una serie de factores contribuyeron para que esa determinación no tuviera cumplido efecto. Por último, Lord Cochrane aceptó a fines de 1822, las proposiciones del Gobierno del nuevo Imperio del Brasil para tomar el mando de la escuadra que allí se organizaba y afianzar con ella la independencia contra el poder del Portugal.

Entonces reiteró la renuncia que había presentado al Gobierno de Chile y considerando un hecho su partida de un momento a otro, dispuso en Quintero las dos proclamas que vamos a transcribir: una dirigida a los chilenos y la otra a los comerciantes ingleses y de otras nacionalidades establecidos en Valparaíso. Estos documentos los tomamos del «Diario» de María Graham, quien dice que los imprimió ella misma en una prensa litográfica que estaba armada en la carpa de Lord Cochrane.

«¡*Chilenos, mis compatriotas*!—Quintero, Enero de 1823.

El enemigo común de América ha sucumbido en Chile. Vuestra bandera tricolor tremola en el Pacífico, afianzada con vuestros sacrificios. Algunas conmociones intestinas perturban a Chile; no me toca investigar sus causas ni acelerar o retardar sus efectos; sólo me es permitido desear que el resultado sea favorable a los intereses nacionales.

¡Chilenos! Habéis expulsado de vuestro país los enemigos de vuestra independencia; no mancilléis acto tan glorioso alentando la discordia y promoviendo la anarquía, el mayor de todos los males. Consultad la dignidad a que os ha elevado vuestro heroismo; y si os veis en la precisión de adoptar alguna medida para afianzar vuestra libertad nacional, juzgad por vosotros mismos, obrad con prudencia, y dejáos guiar por la justicia y la razón.

Cuatro años hace que la sagrada causa de vuestra independencia me llamó a Chile. Os ayudé a conquistarla. La he visto consumada. Sólo resta ahora conservarla.

Os dejo por algún tiempo, a fin de no mezclarme en asuntos ajenos de mi deber, y por otras razones que guardo por ahora en el silencio, para no fomentar el espíritu de partido.

¡Chilenos! Sabéis que la independencia se obtiene a la punta de la bayoneta. Sabéis también, que la libertad se funda en la buena fe y en las leyes del honor, y que aquellos que contravienen a ellas, son vuestros únicos enemigos, entre los que nunca encontraréis a—*Cochrane*».

El noble Lord quiso abstenerse en absoluto de tomar la menor participación en la revuelta intestina que se avecinaba y mantúvose inflexible en esa línea de conducta, a pesar de las reiteradas solicitaciones de Freire, La otra proclama que hemos mencionado, es como sigue:

«*A los comerciantes de Valparaíso.*—Quintero, Chile, Enero 4 de 1823.

Señores:

No me es posible dejar este país sin manifestaros la viva satisfacción que me causa el ver la extensión que se ha dado a vuestro comercio, abriendo a todos el tráfico de estas vastas provincias sobre las cuales alegaba España en otro tiempo un exclusivo derecho. La escuadra que mantenía ese monopolio ha desaparecido de la superficie del Océano, y la bandera de la independencia de la América del Sur tremola por todas partes triunfante, protegiendo aquellas comunicaciones que entre naciones son el manantial de riqueza, poder y prosperidad.

Si para el logro de este grande objeto se impusieron algunas restricciones, sólo fueron aquellas que sanciona la práctica de todos los estados civilizados; y si bien ellas han herido los intereses inmediatos de un corto número *que deseaba aprove-*

charse de las circunstancias accidentales presentadas durante la lucha, es satisfactorio saber que semejantes intereses sólo han sido pospuestos por el bien general. Si hubiese, sin embargo, algunos que se considerasen agraviados con mi conducta, les ruego que me hagan saber sus quejas, para tener la oportunidad de darles una respuesta particular.

Espero me haréis la justicia de creer que no me he determinado a alejarme de estos mares hasta ver que nada quedaba por hacer, según los medios de que podía disponer, en vuestra ventaja y seguridad.

Tengo el honor de ser, señores, su muy adicto y humilde servidor.—*Cochrane*».

* * *

Los preparativos del viaje siguieron activamente, y cuando ya todo estuvo concluído, Lord Cochrane dispuso esta última comunicación oficial al Gobierno de Chile por conducto del Ministro del ramo, y que era el supremo adios:

«Señor: Tengo el honor de remitir a V. S. la insignia de mi mando, y suplicarle que cuando la presente a S. E. el Supremo Director, le asegure, como yo lo hago a V. S., que mis sentimientos en el momento de arriarla quedan para que la penetración de S. E. los contemple; mi pluma carece de palabras para expresarlos.

Si, señor, esa es la insignia que ha vencido o destrozado a todos los enemigos del Pacífico, debiendo su lustre al infatigable celo del alto Almirante de Chile y a los indecibles sacrificios del pueblo chileno.

¡Quiera el cielo que repose esa insignia de las victorias de Chile en las manos de su digno Jefe Supremo, como un emblema de la seguridad que ha dado a Sud América; empero, si ha de volver a desarrollarse, que tremole siempre sobre enemigos vencidos, rendidos a jefes que sepan ser centellas en la guerra e iris en la paz! Hasta hoy, esa bandera ha sido apreciada de los amigos, respetada de los neutrales y temida de los enemigos. Asegure V. S. también a S. E. que si en algún tiempo las vicisitudes que visitan a las naciones se acercasen a mi país adoptivo, que yo estaré tan pronto en ofrecerme a lid en su defensa, como cuando tuve el honor de recibir sus primeras órdenes, y que nunca esquivaré mi brazo en la justa defensa de Chile y sus sagrados derechos.

Acepte V. S. la más alta consideración y respeto con que soy S. M. A. S. — *Cochrane.*—Quintero, Enero 16 de 1823».

Ya dijimos, al referirnos a las proclamas de más arriba, que ambas las tomábamos del «Diario» de la ilustre escritora inglesa María Graham, que residía entonces en el país y que regresó con Lord Cochrane en el mismo buque. Ella misma ha referido en frases llenas de ternura, la importancia imponderable que tuvo el ofrecimiento del noble Lord para quien se consideraba la viuda de un oficial inglés, sin protección alguna, en un país extraño, asolado ahora por la guerra civil. Y a no ser por el importante «Diario» de María Graham, tampoco habríamos podido conocer hoy algunos detalles dignos de particular interés sobre la partida de Lord Cochrane. Ya en vísperas del viaje, el 10 de Enero, el citado «Diario» tiene esta anotación, respecto de la última venida a Valparaíso, que hizo el vicealmirante desde Quintero:

«Lord Cochrane regresó en la «Moctezuma». Todo lo relativo a nuestro viaje está ya acordado. Nos embarcamos en el bergantín «Coronel Allen», que vendrá con ese objeto a Quintero. Esperamos que levará anclas antes de una semana. Todos trabajan ahora activamente: los peones del administrador salan carne en el cerro, los carpinteros clavan cajones, otros individuos cortan tiras de cuero para cuerdas, los secretarios escriben, la prensa litográfica funciona, los marineros ajustan maderos para construir balsas o almadías en que transportar la carga al buque; y en medio de todo esto, personas que van y vienen, ingleses y de otras nacionalidades, a despedirse del almirante, o, siento decirlo, para darse la triste satisfacción de manifestar su ingratitud».

* * *

El 18 de Enero de 1823, hace hoy un siglo, Lord Cochrane se embarcaba en Quintero. Las anotaciones que vamos a

transcribir del mismo «Diario», tienen una nota de emoción y de colorido que sería difícil reemplazarlos dignamente.

«17.— Por fin ya está todo a bordo y nosotros listos para partir. Esta mañana Lord Cochrane y yo subimos a las cumbres de casi todos los cerros que hay entre la casa de la Herradura y el mar. Quizá será ésta la última vez que él recorra estos lugares por los cuales tanto ha hecho, y yo, probablemente, no volveré a ver los sitios donde, a pesar de tantos sufrimientos, he experimentado tantos y tan gratos goces.

«Tenemos una numerosa colección de semillas y raíces que espero ver brotar y florecer en mi tierra para que me recuerden ésta en que se me dió una bondadosa hospitalidad que jamás olvidaré.

«En cuanto al almirante, a pesar de no habérsele recompensado dignamente sus servicios, recordará siempre con satisfacción que fué útil a la gran causa de la independencia sudamericana y a los habitantes de este país, que le deben las primeras ideas de muchos adelantos en la agricultura, en las artes y hasta en el Gobierno, ideas que algún día darán fruto. A este respecto, sus recuerdos de Chile no pueden menos de ser gratos.

«De vuelta a las carpas, encontramos a varios amigos que venían a darnos la despedida, aunque, para decir verdad, las carpas ya no existían y sólo quedaba el rancho, en el cual comimos muy alegremente, aunque con poquísima comodidad, pues, fuera de unos pocos cuchillos y platos, todo estaba ya en el buque. Nos improvisamos tenedores de madera y los cuchillos pasaron de mano en mano. Un trozo de carne asada al aire libre y algunas patatas al rescoldo, tal fué nuestra última comida en la Herradura.

«18.— Anoche dormimos a bordo. La mañana se empleó en hacer provisión de leña y agua. *A las seis, el capitán Crosbie fué a bordo de la «Moctezuma» a arriar la insignia de Lord Cochrane, dándose así por terminada su autoridad naval en Chile. Dispárase un cañonazo y la insignia fué llevada a bordo del «Coronel Allen» y entregada a su señoría, que la recibió de pie en la popa, sin revelar emoción y recomendó que la guardaran cuidadosamente. Algunos de los que lo rodeaban, dieron signos de estar vivamente impresionados. Con esa bandera les había mostrado muchas veces el camino de la victoria y siempre el del honor.*

«Quintero va perdiéndose más y más, en el horizonte; sólo Dios sabe si lo volveremos a ver...».

* * *

Hasta aquí el fragmento que creemos de suma actualidad en este día del centenario de la partida de Lord Cochrane, quien tiene ante todo un mérito que no ha sido presentado con todo el realce que corresponde. El profesó a nuestro país una adhesión sincera; y de corazón supo consagrarle su persona. Al frente de la escuadra no excusó fatiga ni privación, ni hubo peligro que no arrostrase con una voluntad decidida, ni dejó jamás de procurar con todo celo los intereses de Chile, así en las difíciles circunstancias que pusieron a prueba su lealtad en el Perú, como en lances que tuvo que empeñar contra las naves de su misma patria por sostener la dignidad del pabellón chileno.

Al cumplirse el centenario de la partida de Lord Cochrane de este país a que el noble marino consagró su espada, dejamos constancia de que esa memoria es de las que tienen un culto más sincero y afectuoso en el corazón del pueblo chileno y de las que se presentan con más hondo raigambre en la historia de la República, y de sus más gloriosas tradiciones.

R. H.



Los peruanos en el puerto San Antonio.

(De «La Unión» del 27 de Noviembre de 1924).

De cómo el puerto mayor en proyecto se vió atacado por la escuadra de la Confederación perú-boliviana, en 1837.—Los antecedentes del caso.—Primero en Juan Fernández, en seguida en Talcahuano y después en San Antonio.—Las operaciones del general don Trinidad Morán.—Lo ocurrido en San Antonio.—Un parte del gobernador de Melipilla al gobernador militar de la plaza de Valparaíso.—La otra versión del jefe de la escuadra enemiga don Trinidad Morán.—La celebridad internacional del puerto de San Antonio en aquellas circunstancias.

Tanto como ahora se discute la conveniencia o inconveniencia de que San Antonio sea declarado puerto mayor, comentábase por estos mismos días del año de gracia de 1837 una aventura sorprendente que allí tuvieron los peruanos. No sabemos si el recuerdo que vamos a hacer influirá o no en la determinación que se atribuye al Gobierno de declarar puerto mayor a San Antonio, cosa que, por lo demás, ya tuvo San Antonio en 1865, cuando el jefe de la escuadra española declaró que únicamente estaban bloqueados los puertos en que él tenía fuerzas efectivas, a saber: Caldera, Coquimbo, Guayacan, Valparaíso, Tomé y Talcahuano. Total, San Antonio vino a ser declarado puerto mayor, con el movimiento consiguiente a un promedio de treinta buques diarios, que no podían efectuar sus operaciones por Valparaíso.

Pero volvamos al año primeramente dicho de 1837, el de la guerra con la Confederación perú-boliviana. El 15 de Septiembre había zarpado de Valparaíso una armada compuesta de dieciséis transportes comandados por García del Postigo, y compuesta también de los barcos de guerra «Libertad», «Aquiles», «Monteagudo», «Valparaíso», «Arequipeño, «Orbegoso» y «Santa Cruz», al mando del capitán de fragata don Roberto Simpson.

El 22 de Septiembre llegó la escuadra al puerto de Iquique, y allí desembarcó el general don Manuel Blanco Encalada con algunas fuerzas de infantería, hallando a su escasa población abandonada por las autoridades, que habían huido. El 24 la escuadra divisaba el morro de Arica, y horas más tarde fondeaba tranquilamente en ese puerto. Finalmente, 5 días después la expedición llegaba a Islai; pero el desembarco se hizo un grado más al norte, en el puerto de Quilca y en ese surgidero aguardó la escuadra.

No vamos a referirnos a las operaciones subsiguientes, que terminaron con el tratado de Paucarpata, el 17 de Noviembre de ese mismo año de 1837. Pero un mes antes, la escuadrilla de la Confederación perú-boliviana emprendía una breve campaña contra las costas de Chile, precisamente cuando el ejército de esta República estaba en Arequipa y las fuerzas navales seguían en Quilca.

En la tarde del 19 de Octubre dejaban las aguas del Callao las corbetas «Socabaya» y «Confederación» y el bergantín «Congreso», que en conjunto, entre equipaje y guarnición, llevaban una fuerza de cuatrocientos hombres. Mandaba la escuadra el general don Trinidad Morán, el mismo que ejercía la primera autoridad política y militar de Lima y el Callao, cuando se preparó en este puerto la expedición revolucionaria del general Freire, no pudiendo dudarse que con el disimulo y bajo los auspicios de aquel jefe se organizó este golpe de mano contra el Gobierno de Chile.

—Ahora se nos presentan nuevas glorias... dijo Morán a sus marinos al em-

prender la campaña; *combatiremos a nuestros enemigos*, etc.

En realidad, Morán no salía en busca de la escuadra chilena concentrada en Quilca y las costas vecinas, como era notorio, sino que se proponía aprovechar esta circunstancia, que le dejaba libre el mar, para acometer algunas plazas de Chile o indefensas o mal armadas.

Se dirigió primero a las islas de Juan Fernández, la mayor de las cuales continuaba sirviendo de presidio y lugar de confinamiento para reos políticos y reos de delitos comunes. El 13 de Noviembre fueron avistados en la isla los referidos barcos, que no fondearon sino el 14, izando el principal de ellos bandera de parlamento y despachando en seguida un bote con un parlamentario (don Nicolás Freire) encargado de entregar una comunicación del general Morán al gobernador de la isla.

La comunicación tenía por único objeto intimar al gobernador, don Andrés Campos, que en el término de dos horas entregara la plaza con sus armas y recursos, con la guarnición y todos los confinados, a los cuales se proponía Morán, según decía en su oficio, dejar en completa libertad para disponer de sus personas.

El gobernador, en la inteligencia de que no tenía medios suficientes de resistencia y de que ni le era dado retirarse al interior por faltarle los víveres y ser escasas las municiones, contestó, vencido el término de las dos horas, que estaba dispuesto a celebrar una capitulación honrosa.

Siguió la escuadrilla rumbo al puerto de Talcahuano, donde se dejó ver el 23 de Noviembre. Situóse cerca de la isla Quiriquina el bergantín «Congreso», y penetraron en el fondeadero las corbetas «Confederación» y «Socabaya», las que, después de cambiar entre sí algunas señales, largaron cuatro botes bien tripulados, que se encaminaron a la población. Los castillos rompieron el fuego, ocasionándoles a los atacantes diversas bajas, con lo cual toda esta fuerza retrocedió precipitadamente a sus naves. Las dos corbetas abandonaron su posición poco después, alejándose de la costa, y al anochecer, se les reunió el bergantín, que había fondeado en la Quiriquina. Al día siguiente, aparecieron mar afuera, cruzando como a cuatro millas de distancia, y a puesta de sol se retiraron hasta perderse de vista.

La escuadrilla había desistido del propósito de atacar a Talcahuano; pero el 27 del mismo mes de Noviembre aparecía a la vista del puerto de San Antonio, humilde aldea entonces de pescadores y labriegos y por demás indefensa. Al día siguiente, a las siete y media de la mañana las naves enemigas apresaban al bergantín chileno «Feliz Inteligencia», que estaba allí con cargamento de madera.

Avisado con toda presteza el gobernador de Melipilla, don José Angel Ortúzar, salió a marchas forzadas con el batallón cívico, dispuesto a mantener a raya al invasor. Y una vez en el sitio del suceso, como se dice, el señor Ortúzar practicó la estratagema de ocultar sus fuerzas, a fin de inducir al enemigo a un desembarco, confiado en la calma engañosa del pueblo. Los peruanos, no obstante, se demoraban en hacerlo, por lo cual el gobernador que redactaba sus boletines en el mismo campo de batalla, decía nerviosamente en uno de sus partes: «Voy perdiendo toda esperanza de que lo ejecuten, y lo siento mucho, *porque llevarían un escarmiento completo en el puerto más desamparado de la República*».

Y no eran, por cierto, bravatas las del alentado gobernador, pues lo que dijera habría de cumplirlo al pie de la letra. En efecto, de ahí a poco, dos lanchas cañoneras y un bote, con tropa y marineros, se desprenden de los buques y se dirigen a la playa,. la que abordaron sin cautela alguna. Había desembarcado ya una buena parte de la gente enemiga, cuando desgraciadamente, según parte del gobernador, los milicianos que guarnecían el puerto, se anticiparon, como buenos reclutas, a la orden de fuego, lo que hizo que el enemigo suspendiera el desembarco y regresase apresuradamente a sus buques; pero no sin haber dejado en poder de los defensores de San Antonio un bote, un oficial, y la mayor parte de la tropa que había desembarcado, fuera de algu-

nos muertos y heridos. Los buques peruanos se acercaron entonces más a tierra y rompieron sus fuegos sobre la población durante algún tiempo, retirándose en seguida, sin haber causado daño grave alguno en el pueblo.

Las operaciones guerreras, digamos, realizadas en San Antonio, han tenido el honor de versiones contradictorias, si comparamos el dicho de don Trinidad Morán, en el parte fechado allí mismo, a bordo de la «Socabaya» el 28 de Noviembre de 1837 y dirigido al secretario de S. E. el Protector en Lima. Pero primero que todo, publicaremos el curioso parte del gobernador de Melipilla, don Angel Ortúzar, de ese mismo día, enviado al gobernador militar de la plaza de Valparaíso.

«Puerto de San Antonio, Noviembre 28 de 1837. — Se hallan anclados en este puerto la corbeta «Casimir Perier» (Socabaya) y la «Confederación»; mas, hasta ahora, que son las 7 y media de la mañana, no se atreven a desembarcar, no obstante, que por nuestra parte no hemos omitido ardid, a fin de conseguirlo; voy perdiendo toda esperanza, que lo ejecuten y mucho lo siento, porque llevarían un escarmiento completo en el puerto más desamparado de la República.

Por las noticias adquiridas, se sabe que el bergantín «Congreso» se halla inmediato a ese puerto, y que los que se hallan aquí darán muy pronto la vela a reunirse con aquél, donde permanecerán algunos días, a ver si consiguen tomar algunas presas, y luego dirigirse a Coquimbo.

Al imponer a V. S. sobre esta ocurrencia, no espero que se prepare V. S. seriamente a recibirlos, pues estoy seguro que no se atreverán a mostrarse en esa bahía. Aquí han tomado la goleta «Feliz Inteligencia».

Suspendí esta nota momentáneamente, por haber ocurrido lo que sigue: dos lanchas cañoneras y un bote se dirigieron a tierra, y habían desembarcado ya una parte de la gente que traían cuando desgraciadamente se anticiparon los fuegos, por nuestra parte; los hemos perdido, quedándonos sólo con el bote de Morán. Hemos hecho prisioneros a un oficial, algunos marineros y la mayor parte de la tropa que desembarcó; el enemigo dejó también algunos heridos y dos muertos. Los buques arriba nombrados se han acercado algo más a tierra y están haciendo un fuego vivo, pero no se repetirá el desembarco, sin que dejen de ser sepultados todos los que lo realicen, en mi concepto.

Los tres buques sólo traen de guarnición dos compañías de a 80 hombres cada una; así es que las providencias tomadas por el Supremo Gobierno, para impedir un desembarco, no llegará el caso de cumplirlas seriamente.

Dios guarde a V. S. muchos años.— *Angel Ortúzar*. — Señor Gobernador Militar de la Plaza de Valparaíso».

El parte oficial del comandante de la escuadrilla peruana, general don Trinidad Morán, presenta en esta otra forma las operaciones de San Antonio:

«Luego que fondeé en este puerto, mandé un bote a bordo de una goleta que se hallaba fondeada, para que me trajese a su capitán con sus papeles; y de ellos resulta ser la goleta chilena «Feliz Inteligencia», que he apresado, y es la que conduce estas comunicaciones. También vino a bordo el subdelegado, don José Artigas, a quien se le trató con todas las atenciones debidas; y habiéndole manifestado algunos de los señores que querían desembarcarse, siempre que les proporcionase el modo de marcharse a sus casas, convino en todo y les ofreció, bajo de su palabra, el que lo obtendrían sin que se expusiesen en nada. Confiados en esto, desembarcaron con él el coronel Porras y capitán de milicias don Pascual Cuevas; pero este funcionario, tan luego como se vió en tierra, abusó de la confianza de estos señores, puso preso al coronel Porras, y Cuevas escapó de esta traición, por el auxilio que le dieron algunas relaciones que encontró. El subdelegado se fugó, abandonando el pueblo y llevando su presa, lo que llenó de consternación a estos pacíficos habitantes, a quienes tuve que mandarles decir que nada temieran, pues nuestras armas no se empleaban contra los pueblos inocentes y víctimas de

los caprichos de unos pocos ambiciosos. Para comprobar esto, mandé a tierra, después de este hecho, a varias personas que quisieron desembarcarse, y entre ellos tres soldados casados, de los que en la isla de Juan Fernández no quisieron desembarcarse y aquí desearon hacerlo con sus mujeres.

«En la mañana de este día enarbolaron en el puerto una bandera blanca, y se les contestó con el mismo signo; a poco de esto volvieron a ponerla, y se les contestó lo mismo; luego se presentó el subdelegado, acompañado del coronel Porras, en la playa, y mandé un bote para que los condujesen y dejasen en tierra al capitán, piloto y contramaestre del buque preso; más, temiendo siempre la mala fe de este empleado público, mandé una lancha armada que estuviese en observación. No salieron fallidas mis sospechas, pues, tan luego como el bote tocó la orilla, salieron detrás de las casas, como cien hombres de infantería, rompieron un fuego vivo sobre estas embarcaciones, apresaron el bote con un aspirante y dos marineros, pues los otros dos que iban en dicho bote, ganaron a nado la lancha.

«El alférez de fragata don Domingo Vieiras rompió el fuego, disparó su cañón de proa, que debe haberles causado algún daño con la metralla, y se retiró haciendo fuego, teniendo dos marineros muertos, este oficial herido, el guardiamarina, don Manuel Ramírez y dos marineros más; en este momento se presentaron al gran galope como 200 guasos montados, que con ocho cañonazos de la «Socabaya» salieron dispersos, huyendo por las quebradas y cerros».

Las comunicaciones del Gobernador Angel Ortúzar desmienten en absoluto estas afirmaciones del jefe peruano; tanto que el Supremo Gobierno felicitó al citado gobernador por su firme actuación en la defensa de su costa.

Las naves de la Confederación se presentaron después más al norte en Huasco y en Caldera, pero no tuvieron más éxito que en Talcahuano y en San Antonio.

Como se habrá visto por la sucinta relación que antecede, el resultado de la expedición de la escuadra del general Santa Cruz, sobre nuestro litoral, en 1837, no pudo ser más desgraciado, lo que tampoco fué impedimento para que el Supremo Protector, expidiera, desde la ciudad de La Paz, una ampulosa proclama en que expresaba su honda satisfacción *por el éxito feliz y glorioso* — son sus palabras — de la campaña que venían de realizar las naves de la Confederación perú-boliviana...!

R. H.



Una visita a Quintero en 1872, por don Benjamin Vicuña Mackenna.

El auge que va tomando la población de Quintero y el progreso que manifiesta en todos sus órdenes con las obras que ejecuta en la hermosa rada la «Sociedad Ferrocarril, Puerto y Balneario de Quintero», nos lleva a presentar en estas páginas, buscando la amenidad de ellas, un recuerdo de la visita que practicó a esa localidad don Benjamin Vicuña Mackenna el 29 de Junio de 1872.

Cincuenta y cuatro años atrás, el noble industrial y filántropo don Luis Cousiño, compraba un lote de doscientas cuadras al propietario de la Hacienda de Quintero don F. de P. Salas, con la mira de dedicarlo a la planta de una hermosa ciudad. Y sin la repentina y lamentada muerte del señor Cousiño al año siguiente, sin duda que el proyecto no habría sufrido ninguna demora. El valor de Quintero por ese tiempo era tan insignificante, que la compra de las doscientas cuadras se ajustó por la suma de *veinticinco mil pesos*...! Y todavía se dijo que una tasación reciente del fundo era a todas luces exajerada, al asignar un valor de *catorce pesos* por cada cuadra de terreno en la vecindad del mar.

El hecho es que a raiz de la compra efectuada por don Luis Cousiño, y que se consideraba un pésimo negocio para éste, disculpable sólo por las miras progresistas que se habían tenido en cuenta, don Benjamin Vicuña Mackenna fué por primera vez a conocer a Quintero y narró sus impresiones de viaje con ese estilo peculiar y característico, anecdótico y brillante que le dió tan grande y merecida celebridad.

Vamos a reproducir algunos estractos suyos, como retrato pintoresco del Quintero de medio siglo atrás.

I

«El «día de San Pedro» de 1872 descendíamos sobre la playa de Quintero de un mal coche que habíamos alquilado en la estación de Quillota, tres viajeros que éramos tres amigos, M. A., M. de A. y la persona que representan las tres iniciales que firman esta reminiscencia: B. V. M. (1) Eramos un pequeño alfabeto en cordial compañía y excelente humor, no obstante de tener cada uno de los tres la fatídica letra M. en nuestros tres nombres.

La tarde estaba plácida; el horizonte, aunque invernal, luminoso; la tierra verde y húmeda después de una copiosa lluvia; el ambiente embalsamado con las exhalaciones del mar azulado y de los árboles de fruta, que son en nuestra costa los tempranos precursores de la primavera y del estío. En ese día, que ocupa un puesto rigoroso en el corazón de nuestro invierno, veíanse ya en plena flor los duraznos y los almendros en las playas de Quintero. Tan dulce es su clima!

II

Cuando penetrábamos en el caserío de cabañas pajizas y parduzcas que forman el asiento marítimo de Quintero, descendía de las colinas que a espaldas de aquel se levantan en anfiteatro, una procesión de indios y pescadores conduciendo en dos pequeñas andas la imágen de la vírgen milagrosa del lugar y el santo del día, el príncipe de la iglesia y de las redes. A medida que bajaban por el sendero, los celebrantes danzaban al son de sus pífanos como los antiguos gentiles,

———

(1) Mariano Astaburuaga, Manuel de Arana y Benjamin Vicuña Mackenna.

al paso que su capitán o cacique trotaba a la cabeza de la comitiva batiendo una mala banderola de coco encarnado y azul con una estrella de papel, y todo amarrado en la punta de un *colihue* de los que crecen, ¡notable fenómeno! entre las arenas de los matorrales vecinos.

III

Como buscando un contraste a estas místicas barahundas, fuímonos nosotros, los viajeros de las MMM, a golpear a la puerta de la colonia europea que acababa de sentar sus reales en aquella arena: ingenieros, maquinistas, industriales de diversas categorías, dibujantes, en una palabra, todos los soldados de esa compañía de gastadores del progreso moderno, que van delante de las turbas inmigratorias de la humanidad, improvisando ciudades en los desiertos, allanando con rieles las montañas, domando los mares con maderos enclavados en sus playas.

Allí nos hospedamos y pasamos la noche, desquitando la pena de mal mullidas camas con sabrosas conversaciones...

IV

Al día siguiente, muy de madrugada, estábamos todos, huéspedes y viajeros, obreros y curiosos, a caballo y en camino hácia la Península de Quintero, atrevida cabeza de tierra que a la manera de un gigantazo nadador se arroja desembarazada hácia el mar y sobre cuya espalda trazaban los ingenieros que nos acompañaban el plano de una futura y floreciente ciudad.

La península de Quintero es hoy día uno de los más pastosos y mejor cerrados potreros de aquella hacienda crianza; pero mientras sus declives, que sustentaban esa mañana pintorescos grupos de animales, ceden el paso al delineador, al alarife y al arquitecto, merecen un grato recuerdo antes de cambiar su túnica de húmeda esmeralda por cien o mil diademas de ladrillo y adobe, de mármol y granito.

Esa península es la peculiaridad de Quintero. No solo es su embellecimiento sino su atalaya y su protección. Si Valparaíso, en lugar de la árida llanura de Playa Ancha, tuviera ese promontorio de basalto que oponer a la doble furia de los vientos y de las olas que se desencadenan sobre su rada desde el sur, sería sin disputa el primer puerto de Chile. Pero sin esa cabeza, Valparaíso es un puerto decapitado, y por eso Quintero aspirará algún día a disputarle su corona de «reina del Pacífico».

Recorrimos a galope la blanda colina en todas direcciones, arreando delante de nuestros caballos masas esquivas de vacas pintadas, revueltas con sus alegres y retozonas crias, y después de dar en su derredor un giro completo, admirando el atrevimiento de sus arrecifes sobre el mar, volvimos a la llanura, es decir, a la playa y al bosque, que en esta zona casi vírgen del hacha es una sola cosa. En Quintero los árboles se miran en las olas como en Valparaíso durante estos veraniegos días refléjanse con orgullo las celosias de sus hoteles cuajadas de beldades santiaguinas en el turbio espejo de sus ondas.

V

Los bosques de Quintero no son de alta talla, pero ofrecen un aspecto risueño y ameno, como todos los arbolados que se divisan desde el mar y desde cuyas cimas el ojo descubre entre las ramas el vaiven azulado de las olas. El viajero alemán Poeping, que anduvo herborizando entre sus chaparrales hace cuarenta años (1832) los compara a los de la Sicilia, en cuya latitud austral más o menos yacen aquellos, y los encuentra aun más ricos que los del Etna en árboles y esencias, al paso que a la varonil María Graham, que galopó en sus colinas al lado de Lord Cochrane y como su huéspeda diez años antes, traíanle a la memoria las selvas del pintoresco condado de Devonshire, la tierra de la dulce mantequilla y de sus sabrosos corderos *southdown*.

Al fin volvimos con hambre a la casa, y saciada ésta en una fuente de cazuela que tenía la forma y la capacidad de un puerto, fuímos a pie a recorrer la playa, las caletas y los futuros baños, las grutas de los amores, los duraznos y los almendros que crecen entre las rocas del lugar y que ya coloran en sus capullos de nieve y de fuego. Un artista

nos servía de guía, y como era italiano, desempeñaba con primor su amable oficio de *cicerone*.

Nuestro artista (don Alejandro Cicarelli o *Chacarero*, como le llaman aquí), hombre excelente por el alma y el pincel, nos condujo a su morada de invierno, edificada no sin coquetería, y después de habernos regalado su buena esposa con su trato y las flores de su jardín, llevónos a ver el sitio elegido por el último poseedor de Quintero para la mansión de su descanso en la vejez.

VI

En una mañana del ardoroso Febrero de 1872, como hoy devorábamos los apetitosos lenguados de la bahía, almorzábamos al pie de las higueras de Macul brevas y perdices, melones y alcachofas de las que se producen con bíblica profusión en los valles de los Andes. Asistía á ese frugal banquete solo uno de los compañeros de Quintero. El otro era un hermano (1). El otro (éramos cuatro) llamábase el barón de Bribois, jóven capitán del ejército francés, que había venido a esta tierra de promisión a desquitarse de las hambres mayores del sitio de Metz, donde había estado encerrado con Bazaine, y a reponerse del quebranto que una bala de cañón de la comuna causó en sus costillas, derribándolo del caballo en las murallas de Paris bajo Mac-Mahon.

El barón de Bribois, como todos los hombres que han sentido dentro de sus entrañas el silbido de una bala, hablaba poco, pero cuando hablaba, tenía el laconismo y la certera puntería de un cañón rayado.

—Es una cosa de la que no acabaré jamás de maravillarme, exclamó de improviso el prisionero de Metz, restregando con su fino pañuelo de batista el sudor de su frente, de que en este país seco y caloroso no exista una sola ciudad de baños, no obstante de poseer más de mil leguas de costas. En Buenos Aires, de donde vengo, tienen a San Fernando, las Conchas, el Tigre y otros alegres caseríos sobre el Plata o sobre el Paraná. En Montevideo tienen a Maldonado. En Guayaquil la Puná. En Lima, en fin, a donde voy, tienen Chorrillos. Pero aquí...

—¿Y Valparaíso? observó uno de los circunstantes.

—¡Valparaíso! repitió el barón como quien oye un grandísimo e inesperado desatino. Y luego agregó esta observación que estoy persuadido no desmentiría ningún naturalista ni ningún químico de buena fe. En Valparaíso el mar comienza dos millas más afuera de la playa, y lo que queda entre el mar y la playa, y se llama la bahía, no es sino una gran letrina humana.

—Pero así «se bañan», agregó otro de los circunstantes.

—Oh! replicó el soldado de Bazaine con cierta flema; también se bañaba un amigo mío en la bahía de Río Janeiro, pero antes alquilaba una docena de negros que fueran haciendo en las aguas el mismo oficio que hacen los gallinazos en Lima. En cuanto a él, iba siempre detrás de los negros y así se imaginaba que, porque andaba en el agua... se «bañaba».

VII

La observación era tan verdadera y tan picante, que todos callamos, y como cuando se pierde una prenda de valor, aunque ajena, todos se ponen a pensar donde podrá hallarse, así nos pusimos a pensar, a las sombras de las higueras de Macul, dónde encontraríamos una playa en qué edificar una amena ciudad de baños de mar en la vasta extensión de higiene, salud y placer que los modernos atribuyen a esos sitios.

Alguien pronunció el nombre de Quintero, y encontrando una simpática acogida, agregó: ¿Por qué Quintero no sería para Valparaíso lo que los Péreire han hecho de Arcachon para Burdeos; una sucursal de descanso y bienestar? ¿Por qué no sería lo que Trouville es para Paris, gracias a una sociedad anónima, y Brighton para Londres a virtud de los esfuerzos de sus empresarios y de sus hoteleros?

La idea fué acogida, no solo como una victoria sino como una vindicación, y hasta el barón de Metz batió sus descarnadas mandíbulas en señal de asentimiento, im-

(1) Claudio Vicuña.

primiendo a su melancólico rostro una singular aunque pasajera alegria. (1)

. . . .

VIII

Un mes después estaba comprado el puerto de Quintero.

Dos semanas más tarde los ingenieros delineadores del futuro Arcachon de Chile armaban sus tiendas en la playa.

Algunos días enseguida, los representantes y los amigos del empresario llegábamos a tomar posesión de la tierra conquistada.

Y he aquí explicado cómo habíamos llegado a Quintero en un mal coche de alquiler los caballeros de las tres MMM en la tarde del día de San Pedro de 1872.

IX

Condúcenos esta incidencia de nombres a otra incidencia de personas que no es ajena a estos recuerdos: a la efímera posesión que de las tierras y mares de Quintero tuvo Lord Cochrane desde 1820 a 1822.

Asegura el bravo y codicioso marino en sus Memorias que hizo compra de la estancia y de su puerto para convertir a Chile en su segunda patria. Más no faltó gente que dijera por aquellos años que lo que ambicionaba el astuto británico era la solitaria rada, donde siempre abrigó dos o tres naves de su amaño, y nó los campos poblados de ganados ni los lagunatos cubiertos de cisnes de cabeza negra del valle de Narau.

Pero, es lo cierto que Lord Cochrane no vivió en Quintero ni como marino ni como estanciero. Edificó una casa de horcones y de *tome* a la lengua de un montecillo, una milla distante del mar, hácia el declive de una alta colina que se llama el Centinela. Desde allí, el libertador del Pacífico, centinela de su propia ambición, acechaba, nó la temerosa vela que jamás le puso espanto, sino el incierto vaiven de los dos países que había redimido con su valiente brazo... Y cuando vió caído a San Martín, el coloso del Perú, y a O'Higgins, el coloso de Chile, sintió que la tierra se estremecía a sus pies y embarcó casi furtivamente sus penates para la tierra de donde había venido pobre, despechado y heróico.

X

En cuanto a su rústica morada, había caído antes que él. Una viajera inglesa (Mrs. Graham) que ha dejado de ese pajizo *cottage* un fiel dibujo en uno de sus libros y que lo habitaba en la memorable noche del 19 de Noviembre de 1822 (dos meses antes de la partida del marino inglés) refiere cómo vinieron al suelo sus frágiles muros al tercer sacudimiento. Sus ruinas están visibles todavía, y por las tardes más de una vez aquella tierra que cobijó al héroe en su descanso, ofrece un banco de reposo a los que creen que hay algo de grande hasta en un monton de polvo! . . .

Por lo que toca a los objetos que componían el menaje de aquella mansión improvisada, consérvase intacta todavía y hállase a disposición de cualquier huésped amigo, su lujosa *cuja*, magnífico lecho nupcial, en estilo de estos campos llamado «catre de casado», todo de sólida caoba enchapada de bronce, y con cortinas de percal de la India tan viva en sus colores después de medio siglo (cumplido precisamente por estos días en el año recién fallecido) (1) que parece acabara de comprarse en el *bodegon de la hacienda*.

El obsequioso dueño actual de la vieja heredad conserva también en el sitio en que la hallara, la vieja caña de pescar del ilustre marino, y en breve será enviada al «Museo histórico» del Santa Lucía la magnífica «licorera del almirante», no sin que antes sus viejos frascos se hayan vaciado tres veces a la memoria del héroe y a la salud de la amable cuanto bella donante de esta interesante reliquia.

XI

Por lo demás, «los tiempos del almirante» fueron y serán los grandes días

---

(1) El barón de Bribois estaba mortalmente enfermo a causa de las privaciones del sitio de Metz, y falleció pocos meses después en el Cairo.

(1) Lord Cochrane se embarcó en Quintero para el Brasil en los mismos días de la caída del director O'Higgins (Enero de 1823).

de Quintero. El noble Lord abolió con magnánimo espíritu el inquilinaje y sus gabelas. Abrió los potreros a los acorralados pescadores y a sus flacas bestías. Pagaba por una perdiz un duro y le era indiferente dar una vaca y algo encima por una gallina y su nidal. Por circundar su cabaña del Centinela con una cerca de cardones pagó el trabajo a los admirados labriegos a doce reales yarda inglesa. Y a la verdad tanto abundaban los pesos fuertes, dicen los dos únicos ancianos pescadores que recuerdan a aquel hombre extraordinario como avaro y como pródigo «que daba compasión». Verdad es que añaden que el lastre de los buques que anclaban en la rada era de *talegas de pesos fuertes,* de lo que vino que todos los huasos, en la redondez de diez leguas, cambiaran sus *guayacas* de delgado contense por sólidas bolsas de chivato a fin de guardar mejor aquella lluvia de argentífero maná.

Una sencilla y prosaica explicación tenía, sin embargo, en parte toda aquella munificencia nunca vista. Porque si era cierto que Lord Cochrane había *comprado* la estancia de Quintero y su magnífico puerto, no por esto la había *pagado* jamás. De lo que venía que cuando el Lord inglés daba a dos manos, daba con una mano lo suyo y con la otra lo que fué heredad y patrimonio del difunto capitán de Toledo, don Simón Diez de Hidalgo y de sus hijos.

B. V. M.



Valparaíso: el balneario de Las Torpederas, en la caleta del mismo nombre.
Un proyecto de obras portuarias, tambien se mantenía en csos sitios.

El trazo antiguo y el trazo moderno de la ciudad de San Antonio.

El vecindario moderno del puerto de San Antonio conoce los antecedentes de la ley núm. 3,985, de fecha 28 de Septiembre de 1923, que declaró de utilidad pública los terrenos necesarios para rectificar el trazado y uniformar el ancho de las Avenidas *Centenario* y *Pedro Montt.* No poco empeño tuvo que gastar el honorable diputado don Manuel Cruzat Vicuña para obtener el despacho de esta ley, que reconocía como origen un Mensaje del Presidente don Arturo Alessandri, fechado el 30 de Junio de 1922.

Pero lo que muy pocos conocerán en el vecindario moderno de San Antonio, es la primera iniciativa de este orden, que corresponde a la visita practicada en 1874 por el célebre Intendente de la Provincia de Santiago, don Benjamin Vicuña Mackenna. En páginas anteriores de este libro ya hicimos referencia a esa visita; y ahora vamos a publicar dos documentos de verdadero interés:

«*En el puerto viejo de San Antonio, a 16 de Abril de 1874.*—Reunidos los vecinos que suscriben la presente acta, bajo la presidencia del señor intendente de la provincia de Santiago, don Benjamin Vicuña Mackenna y convencidos de la importancia que adquiriría la planta de la población, dándole más ancho a sus angostas y tortuosas calles, formando espaciosas avenidas que sirvan a la entrada de los vehículos conductores de granos y otras obras destinadas a dar más ensanche a la base actual del puerto, como así mismo a la construcción de una escuela de mujeres que es la más grave y urgente necesidad de esta localidad, han acordado las siguientes resoluciones:

1.º Solicitar del Supremo Gobierno designe los terrenos que deben constituir la futura población de San Antonio conforme al plano levantado en esta fecha por los ingenieros don Vicente Sotomayor y don Belisario Díaz y de acuerdo con la ley de 21 de Noviembre de 1846.

2.º Ceder los terrenos que sean necesarios para ensanchar la calle actual que lleva a la plaza y orilla del mar.

3.º Dejar una línea uniforme de 20 metros de ancho a la orilla de la plaza para hacer una gran avenida, la cual permitirá el fácil tráfico de carretas a cuyo fin el Subdelegado del lugar señor don Gregorio Mira, se compromete a donar los edificios que ocupan parte del trayecto de esta avenida;

4.º Hacer otra gran avenida y del mismo modo que la anterior, la que correrá paralela a ella por la parte posterior de la población actual;

5.º Abrir una nueva calle de 20 metros en la parte norte en la dirección de este a oeste, para que una el camino actual en la ribera del mar y se evite que el carguío de carretas y mulas cruce por la plaza y se estacionen en ella;

6.º Alinear de la manera más recta posible la calle iniciada por el costado sur de la actual población, de modo que corresponda con la calle que vá abrirse por el costado norte;

7.º Solicitar del Supremo Gobierno, ceda a beneficio de la población el antiguo local de la oficina del guarda del puerto, donde se construirá una escuela para niños;

8.º Solicitar del señor intendente la prohibición absoluta de que en ningún caso y especialmente en tiempo de baños se estacionen carretas y mulas en la única plaza de la población; y

9.º Subscribirse para la construcción

de una escuela, con las cantidades que cada uno agregará a su nombre en la forma que viene a continuación:

Me subscribo con 350 pesos, de los cuales, cien son por don Enrique Cood, cien por don Vicente Balmaceda, 50 pesos por don Julio Lecaros, 50 por don Claudio Vicuña y cincuenta por mi. (fdo.) *Benjamin Vicuña Mackenna*».

Sigue una lista de erogantes, entre los cuales los principales son: don Gregorio de Mira, don José Hurtado Alcalde y don Lorenzo Alvarez. Como manifestación del espíritu público, figuran algunos artesanos, con esta erogación: *una semana de trabajo*.

Visto el movimiento del vecindario, el Intendente en visita, expidió el decreto que transcribimos a continuación:

«San Antonio, Abril 16 de 1874.—Persuadido el que subscribe de la importancia y urgencia de todas las medidas consultadas en el acta que precede, y convencido de que solo de su planteación activa e inmediata podrán obtenerse los resultados a que es acreedor un puerto visitado anualmente por no menos de cincuenta buques y que exportan medio millón de fanegas en cereales; he acordado y decreto:

Artículo 1.º Acéptase en todas sus partes las resoluciones acordadas por el ilustrado y liberal vecindario de San Antonio, en cuanto se refiere a la intendencia de la provincia.

Art. 2.º Elévese inmediatamente al Supremo Gobierno la solicitud relativa a poner en ejecución, respecto del Puerto Viejo de San Antonio, las concesiones que otorga a los puertos menores de la República, la ley de 21 de Noviembre de 1840, acompañándose el cróquis aprobado por los vecinos de la nueva población que se refiere a la cesión del terreno que ocupaba la antigua casa del Guarda del puerto para edificar en ese sitio fiscal una escuela para mujeres, cuya fundación se solicitará del Supremo Gobierno, tan pronto como esté terminado el edificio.

Art. 3.º Los ingenieros don Vicente Sotomayor y don Belisario Díaz trazarán la línea de las tres avenidas acordadas y de la Terraza que vá a cerrar la actual población, descargándola del tránsito de carretas que en la época en que el puerto siendo más visitado por los vecinos de la capital, y otros pueblos, se hace casi inhabitable por esa misma razón.

Art. 4.º Estas avenidas y terraza se denominarán como sigue: La última en honor de don Gregorio Mira, actual propietario de las bodegas y edificios que existen en su trayecto, y que patrióticamente se ofrece a demoler, se denominará Terraza de Mira Mar.

Las avenidas que van a labrarse en el costado norte arrancando del actual camino de Melipilla, se llamará, así como las otras del costado del oriente y la del sur, en memoria de las señoritas residentes en la actualidad en las haciendas más inmediatas y que acostumbran frecuentar este puerto en la época de baños, contribuyendo a su progreso con obras de caridad y beneficencia: Avenida «Enriqueta» la del norte, Avenida «Virginia», la del sur, Avenida «Elvira» la que unirá las dos anteriores por el oriente, pasando por el costado de las casas de Llolleo.

La calle principal del pueblo, que vá a ensancharse, se denominará calle de «Cood», como una manifestación a los considerables servicios que el departamento de Melipilla, y especialmente esta localidad, debe al señor diputado don Enrique Cood, a la plaza principal «Plaza de Concha», en honor del antiguo y benemérito senador de la República don Melchor de Santiago Concha, uno de los más antiguos y eficaces promotores del adelanto de esta localidad.

La calle que hoy se llama del Hotel, se denominará en adelante calle de «Lavezzoli», en obsequio del activo filántropo cura párroco de Cartagena y de este lugar, don Andrés Lavezzoli, que ha empleado casi la totalidad de sus emolumentos en la construcción de la nueva iglesia y escuela de «Lo Abarca».

La intendencia se encargará de hacer fundir en Santiago, sin gravámen alguno para la localidad, todas las planchas de relieve que exigan estas denominaciones en todo conformes con las que se construyen para las calles y paseos de la capital.

Art. 5.º El director de obras municipales procederá a formar los planos de la escuela de mujeres, en vista del cróquis del terreno que ha presentado el subdelegado don Gregorio de Mira, a fin de poner inmediatamente en obra su construcción.

Art. 6.º Prohíbese desde ahora, que por ningún motivo, se estacionen o alojen animales, carretas ni tropas de mulas, en la estrecha plaza de la población, pudiendo disponer para estos objetos de otros lugares más adecuados, y se encarga, tanto al subdelegado administrativo, como al marítimo, la más estricta vigilancia sobre este particular, pudiendo aplicar multas hasta de diez pesos a los infractores, en cada ocasión y a beneficio de la escuela ya citada.

Art. 7.º Nómbrase una comisión compuesta del subdelegado don Gregorio de Mira, que la presidirá, del señor cura párroco don Andrés Lavezzoli y los vecinos don José Hurtado Alcalde, don Vicente Balmaceda, don Pedro José Barros, don Francisco Vera y del subdelegado marítimo don Ismael del Rio, para que lleven adelante todas las mejoras consultadas en la acta a que se refiere el presente decreto, autorizándolos para que recaben subscripciones de los vecinos del departamento y de las personas que en la temporada de baños ocurran al lugar con los objetos expresados y especialmente para la construcción de la escuela de mujeres.

Comuníquese y publíquese por bando en la plaza y calles de la población. — *Vicuña Mackenna. — Osvaldo Rodríguez*, Secretario».

* * *

Después de estos documentos de hace medio siglo, en que el tono oficial se alterna hasta con el tono galante, transcribamos el mensaje moderno del Presidente don Arturo Alessandri, fechado el 30 de Junio de 1922.

«Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

El desarrollo creciente de la ciudad de San Antonio, debido en gran parte, a las obras portuarias que el Gobierno ejecuta en ella, exige que sus vías de comunicación reunan las condiciones indispensables para un tránsito fácil y expedito y las de higiéne y ornato que su importancia requiere.

La Avenida Centenario de esa ciudad, que es su principal vía de acceso, donde están construídos los edificios públicos, tiene en casi toda su extensión, un ancho de más de 20 metros, pero en su extremo poniente se encuentra estrechada por algunos edificios de propiedad particular, que dejan reducidos a unos seis metros de ancho el espacio útil para la vía, lo que aparte de ser un obstáculo para el tráfico expedito, dará origen a serias dificultades en la construcción de las obras de alcantarillado que se iniciarán próximamente.

Por estas consideraciones se hace indispensable ensanchar y regularizar la avenida a fin de que sea en toda su extensión una vía recta y regular de veinte metros de ancho.

Entre los terrenos que habría necesidad de utilizar para la ejecución de estas obras, hay dos propiedades fiscales, en una de las cuales se ha construído el edificio del correo, tomando la línea que tendría la calle rectificada, y uno de la Municipalidad, quien lo cedería gratuitamente.

Habría necesidad también de utilizar mil ciento cuarenta metros cuadrados de propiedad particular, y de los cuales trescientos veinticinco metros pertenecen a don Rafael Prieto Marin, quien ha ofrecido por su parte, cederlos sin gravámen alguno para el fisco.

Faltarían solamente ochocientos quince metros de diferentes propietarios, que habría necesidad de expropiar por medio de una ley especial.

La dictación de esta ley, no sería de manera alguna onerosa para el Fisco, pues aparte del escaso valor que ella significa y de los beneficios que reportaría la ejecución de la obra, su valor se podría imputar a la ley N.º 3808, de Octubre de 1921, que autorizó la venta de los terrenos del puerto de San Antonio y destinó su valor a la ejecución de las obras complementarias del puerto, y a las de adelanto y progreso local.

Con el mérito de estas consideraciones y oído el Consejo de Estado, tengo el honor de someter a vuestra deliberación, el siguiente,

Proyecto de Ley:

«Artículo único. Se declaran de utilidad pública los terrenos necesarios para rectificar el trazado, y uniformar el ancho de la Avenida Centenario de la ciudad de San Antonio.

Las expropiaciones consiguientes se llevarán a cabo en conformidad a la ley de 18 de Junio de 1857.

Los fondos que demande el cumplimiento de la presente ley, se tomarán del producto de la venta de terrenos fiscales, autorizada por la ley N.º 3808 de Octubre de 1921, pudiendo deducirse desde luego del préstamo que se autorizó por la ley N.º de Febrero de 1922.

Santiago, 30 de Junio de 1922.—*Arturo Alessandri. — Armando Jaramillo V.*».

* * *

En la sesión del 11 de Agosto, se dió cuenta del informe favorable de la Comisión de Gobierno, que lleva las firmas de los diputados señores Matías Silva S., Joaquín Tagle R., Pedro Opazo Letelier y Manuel J. O'Ryan. Pero a pesar del empeño que puso desde el primer momento en el despacho de este proyecto el diputado don Manuel Cruzat Vicuña, no se consiguió acuerdo para dejarlo en la tabla de los asuntos fáciles. No obstante, en la sesión del 15 de Diciembre, el honorable señor Ramírez don Tomás, observó:

«En casi todas las ciudades de la República las expropiaciones han venido a hacerse cuando el tiempo ya ha corrido en exceso, cuando las poblaciones han aumentado, cuando son mayores las dificultades de la expropiación o cuando el terreno ha subido enormemente...

«En Valparaíso ha ocurrido algo análogo. Las expropiaciones que allí hubo que hacer con motivo de las nuevas líneas de edificación, después del terremoto de 1906, costaron muchos millones de pesos por aquella misma causa. Algo análogo amenaza ocurrir ahora en el puerto de San Antonio.

«Estimo que la ciudad de San Antonio, que va a ser un puerto de primera importancia, en el que se establecerán grandes fábricas y fuertes casas de comercio, necesita este adelanto, necesita que se ensanche desde luego la calle que va a ser la arteria principal de su movimiento y que sólo demandará hoy día un costo insignificante».

Como nada se avanzara, en la sesión del 27 de Diciembre, el honorable señor Cruzat Vicuña dijo:

«Es sensible que un proyecto de interés general para la región, que no favorece ningún interés de carácter particular; que no afecta al presupuesto de la nación y que no ofrece, en fin, ningún otro inconveniente y al que no se le ha podido reservar un lugar en la tabla ordinaria, haya encontrado de parte de algunos señores diputados una serie de dificultades».

Sólo en la sesión del 27 de Julio del año siguiente, volvió a tratarse de este asunto. El honorable señor Durán, pidió a sus colegas que no se opusieran al proyecto, porque no sería el erario nacional sino la propia municipalidad de San Antonio, los propios interesados en que se abriera la avenida, los que pagarían su valor.

«*El señor Edwards Matte* (don Ismael). Aparte del factor que S. S. indica como opuesto a este proyecto, existe el de la rivalidad regional que por desgracia hay, entre Valparaíso y San Antonio, factor que influye en todos los proyectos que tienden al mejoramiento de ambas localidades.

«*El señor Azocar.*—En todo caso, se trata aquí de una cuestión que no podría afectar a la situación de rivalidad producida entre los dos puertos de la República; de manera que el H. señor Edwards Matte ha supuesto intenciones sin ningún antecedente...

«*El señor Edwards Matte* (don Ismael). Esa rivalidad existe, y así lo demuestran los deplorables editoriales que a diario se publican en la prensa de Valparaíso.

«*El señor Azocar.*—El D. que habla no es D. por Valparaíso, de modo que no

ha querido defender este puerto al oponerse a este proyecto que, por lo demás, en nada podría molestar a Valparaíso...

«*El señor Cruzat Vicuña.*—Indudable...

«*El señor Edwards Matte* (don Ismael). El H. D. por Limache ha dicho que son infundadas y caprichosas las apreciaciones que el D. que habla ha hecho respecto de las rivalidades regionales que existen entre el puerto de Valparaíso y el de San Antonio. Pero la negación de estas rivalidades solo se justificaria por no haber leído la prensa del vecino puerto. Por mi parte leo la prensa de Valparaíso y continuamente veo en los editoriales de los diarios de esa ciudad, la forma a mi juicio deplorable en que se predican estas rivalidades, esta guerra a muerte que existe entre los dos puertos citados.

«*El señor Azocar.*—Yo no he dicho eso, H. D. Lo que he dicho es que no acepto se suponga que me opongo al despacho de este proyecto en razón de esas rivalidades que, por lo demás, no niego que existan.

«*El señor Edwards Matte* (don Ismael). Yo tampoco me he referido a S. S....».

* * *

En la sesión del 8 de Agosto se votó el artículo propuesto por el honorable señor Cruzat Vicuña en la siguiente forma:

«Artículo único.—Se declaran de utilidad pública los terrenos necesarios para rectificar el trazado y uniformar el ancho de las Avenidas Centenario y Pedro Montt de la ciudad de San Antonio.

«Las expropiaciones consiguientes se llevarán a cabo por cuenta de la I. Municipalidad, en conformidad al plano que apruebe el Presidente de la República y de acuerdo con el procedimiento establecido por la ley 3,313, de 21 de Septiembre de 1918».

Después de muchas incidencias en la discusión, se votó este artículo, resultando aprobado por 33 votos contra 23.

El proyecto pasó al Senado, donde tuvo primeramente algún obstáculo de parte del honorable senador don Rafael Urrejola; pero en la sesión del 7 de Septiembre, se acordó aprobarlo en la forma que lo había hecho la Cámara de Diputados, aprovechando también que no estaba presente ningún senador de Valparaíso...

* * *

Y a propósito...

«Las Ultimas Noticias» de «El Mercurio» en su edición del 7 de Septiembre último, dice que las rivalidades regionalistas de Valparaíso, manifestáronse en otra época con Santiago.

«Pero ahora — añade — se ha operado un cambio. Ahora Valparaíso nos perdona el alumbrado, el proyecto de pavimentación y los nuevos tranvías. Y es que ha vuelto los ojos hacia San Antonio. Todos los horrores que ayer dijo de Santiago, ahora los dirige hacia el nuevo puerto que empieza a despertar. En San Antonio no se puede componer una acera sin provocar alarmas en Valparaíso....

«Ahora tampoco se lamenta porque el mar — que debe ser un gran santiaguino — le destroza cada invierno el malecón. Protesta porque San Antonio también tiene malecón, y los barcos, que han aprendido todas las infidelidades del mar, van olvidándose de la Perla y arrojan sus anclas en el nuevo puerto».

A juicio de «Las Ultimas Noticias» de «El Mercurio» — porque se trata de un artículo de la redacción del diario — todo esto parece una historia de celos y de amores marineros, que Valparaíso debería cantarla con música de una antigua barcarola.

R. H.



Melipilla y algunos rasgos de su pasado histórico.

Una de las regiones más antiguas de Chile.—Los repartimientos de don Pedro de Valdivia.—Don José Antonio Manso de Velasco, el fundador de la Villa de Melipilla.—Una anécdota de don Emiliano Figueroa Larraín.—Ignacio Serrano, el teniente segundo de la «Esmeralda» y la casa en que nació.—La Tesorería Real, asaltada por el guerrillero de la independencia Manuel Rodriguez.—Melipilla en 1822, según testimonio de la viajera inglesa María Graham. La calle de Egaña, con la propiedad que fué de don Juan Egaña.—Las elecciones de 1824. —Melipilla en la guerra del Pacífico.—Los hijos de la región.—El general don José Santiago Aldunate y don Alvaro Covarrubias.—Don José Manuel Balmaceda y su nacimiento en Bucalemu y no en Santiago.—Recuerdos de una temporada de don Andrés Bello en San Miguel.—Una carta de don Diego Barros Arana, a propósito de la historia de Melipilla.—Remate obligado.

Bajo el título de «Un pintoresco viaje en camión de Valparaíso a Melipilla», se publicaron no hace mucho en «La Unión» tres artículos de impresiones del camino y del recorrido, con noticias curiosas y recuerdos históricos cuando venían a mano. El último artículo está dedicado a la ciudad de Melipilla; y por ser muy nombrada como punto geográfico en las páginas anteriores del presente libro, reproducimos de allí algunos estractos:

. . . .

Melipilla es, sin género de dudas, una de las localidades más antiguas de todo el territorio. El derrotero de Pedro de Valdivia hasta el valle del Mapocho, lo han marcado los investigadores, pasando por Quillota, y de aquí a Melipilla y Talagante, punto este último en que el animoso conquistador halló una colonia de *mitimaes* que trabajaban bajo la disciplina inmediata de los delegados del Inca. Tanto el valle del Mapocho como la vasta planicie del Maipo, en la cual queda la ubicación de Melipilla, estaban pobladas por abundantes reducciones indígenas.

Los cronistas contemporáneos han conservado los nombres de los caciques que concurrieron a la primera junta convocada por Pedro de Valdivia con todas las solemnidades que prescribían las pragmáticas reales, y entre esos caciques figuran los de Talagante y Melipilla. El de Talagante se hacía llamar *señor de Ilave*; y como Ilave es un nombre geográfico del Perú, del departamento de Puno, don Joaquín Santa Cruz tiene una deducción muy lógica. Luego después, uno de los repartimientos decretados por el mismo Valdivia, refiriérese a la famosa doña Inés de Suárez; y allí incluía el conquistador, en beneficio de su manceba, el cacique llamado *Puriponaval, con todos sus indios «y más el cacique llamado Melipilla con todos sus principales, indios y sujetos y tiene su tierra en los promaucaes y de esa parte del Maipo»*. . .

A fines del siglo XV instalábase en Melipilla un establecimiento que debió de dar gran vida a la región: tal fué el obraje o fábrica de paños que suministraba sayales y ropas para todo el ejército. La primera referencia sobre este particular la constituye un documento fechado el 16 de Agosto de 1605 en que se nombra a don Andrés de Lujan como «Administrador de los pueblos de Melipilla, Pico y Pomaire y Mayordomo del Obraje de Melipilla». Se advierte que las funciones del maestro de fábrica del obraje, que lo era don Juan Guerra Bravo, debían quedar independientes de las del mayordomo.

Medio siglo más tarde, a raíz del espantoso terremoto del 13 de Mayo de 1647 que desoló a Santiago, discutióse

seriamente sobre el cambio de ubicación de la capital y hubo opiniones por el translado a Melipilla, como tampoco faltaron votos a favor de Quillota y otros por el valle de Tango.

Para concluir con las referencias coloniales, la fundación del pueblo bajo el nombre de San José de Logroño, el 11 de Octubre de 1742, por uno de los gobernantes más ilustres de la época, como fué don José Manso de Velasco, conde de Superunda; no hizo sino confirmar oficialmente el título de Villa al antiguo centro de población. Eso sí que con la mira de darle más impulso, el gobernador distribuyó entonces treinta y ocho chacras con un cánon anual de arrendamiento que ascendía a *dos pesos y medio por cuadra* para los propios del lugar!

Un retrato al óleo de Manso de Velasco que lo representaba en la época del Virrey del Perú, existía en la sala de la Municipalidad de Melipilla; pero no sabemos de quien fué la ocurrencia de cambiar ese magnífico retrato por una copia de mérito muy inferior.

En un número de «El Deber» de Melipilla, periódico fundado a fines de 1899 por don Emiliano Figueroa Larraín, hicimos la historia del antiguo retrato, que era uno de los dos ejemplares que había en el Palacio de los Virreyes de Lima y que consiguió para la Municipalidad de Melipilla el gobernador don Hernan Novoa Gormaz. En la parte inferior tenía la siguiente leyenda:

«*El Eº. Sr. Dn. José Aº. Manso de Velazco, caballero del Orden. oficial distinguido y valiente en la guerra de Sucesión. Es el fundador de la administración puramente civil en Chile, donde gobernó con acierto desde 1737 a 1745. Fué después Virrey del Perú y falleció en España, de maestro de escuela, por haber tomado parte en la rendición de la Habana al almirante Vernon. Ordenó el establecimiento de esta villa de San José de Logroño de Melipilla por decreto de 11 de Octubre de 1742*»

Y vaya una anécdota: cuando se publicó en «El Deber» del 10 de Noviembre de 1900, ese artículo biográfico de Manso, con recuerdos de un funcionario que habría podido acaparar muchos millones, con solo desearlo, puesto que durante siete años había sido gobernador de Chile y durante dieciseis años Virrey del Perú; don Emiliano Figueroa Larraín nos dijo, conversando en los corredores de las casas de la Hacienda de Chiñigue:

—Mi amigo: hay que trabajar por restablecer las tradiciones de probidad administrativa en Chile, puesto que tenemos tantos ejemplos edificantes. *Y nos cabe en mayor grado la propaganda a los que nunca llegaremos a ser Presidentes de la República*!

¡Cuán equivocado estaba don Emiliano! Nosotros éramos entonces muchachos; pero no pudimos menos de recordar aquella escena, cuando en las fiestas del centenario vimos a don Emiliano teniendo cruzada sobre el pecho la banda presidencial. Y ahora con tanta mayor razón!

* * *

Melipilla, considerado como capital del departamento de su nombre, es una población de más de siete mil habitantes. Según el censo de 1907, el departamento tenía entonces 62,913 habitantes; y conforme al censo de 1920, que es el último, aparece solamente con 45,293.

Ello se explica con la creación del departamento de San Antonio, por la ley de 27 de Enero de 1917, y puesto que el nuevo departamento se compone de subdelegaciones que pertenecían anteriormente a Melipilla. Añadiendo a los 45.000 habitantes que registró para Melipilla el censo de 1920, los del departamento de San Antonio, que son 25.000, obtenemos una población total de *setenta mil* habitantes, que es un aumento muy considerable de un censo a otro. Por no esclarecer estas cosas, las estadísticas oficiales se presentan a menudo obscuras o inconciliables.

Al centro de la Plaza de Armas, que es de bonito y moderno aspecto, se alza la estatua de Ignacio Serrano, a pocos metros de la casa en que nació el héroe, hoy completamente transformada y que ocupa un almacén de comercio. En los libros parroquiales está la siguiente partida de bautismo, que transcribimos a la letra:

«En esta Iglesia parroquial de San José « de Logroño, en veintiséis de Noviembre, « de ocho y cuarenta y seis, bauticé, puse « óleo y crisma a Ignacio Aurelio del « Carmen, de un día, hijo legítimo de « don Ramón Serrano y de doña Mercedes Montaner. Padrinos: don Ramón « Ugalde y doña Carmen Montaner, de « que doy fe. — *Fermín Bayona*».



El paseo de la Plaza de Armas en la ciudad de Melipilla.

Hay aquí una circunstancia muy curiosa, que nos tocó descubrir; y es que el cura que bautizó a Ignacio Serrano, era de nacionalidad peruana. Don Fermín Bayona, que *acristianó* a uno de los héroes del 21 de Mayo de 1879, era, en efecto, natural del Perú, y murió en la misma ciudad de Melipilla, el 16 de Julio de 1862, sirviendo como párroco.

Recordamos haber tenido un éxito periodístico, cuando publicamos por primera vez estos datos, perfectamente documentados, en «La Unión» de Melipilla, periódico fundado en 1901 por don Miguel Cruchaga Tocornal, notable tratadista de Derecho Internacional, y actualmente nuestro Embajador en Washington.

Sobre el carácter alegre, arriesgado y retozón de Ignacio Serrano, cuando muchacho, corre también en Melipilla una tradición interesante: Cuéntase que tres o cuatro de sus amigos deseaban visitar la casa de una señorita del pueblo y no hallaban medio de introducirse; prometióles él que los llevaría, y una vez que paseaban juntos a caballo, y al enfrentar la puerta de calle de la aludida casa, se finge víctima de una dolorosa caída, arrojándose al suelo y dándose un golpe soberano. A la bulla consiguiente, acudió la beldad de marras, en compañía de la demás familia, quienes introdujeron al joven accidentado hasta el salón de la casa, junto con sus demás compañeros, y le prodigaron durante algunas horas, toda clase de cuidados.

Las amistades quedaron hechas!

* * *

En dirección al poniente, a una cuadra de la Plaza de Armas, está la esquina del antiguo estanco, o tesorería real, que tiene la tradición de haber sido asal-

tada por Manuel Rodríguez, el inmortal guerrillero de la independencia. Siguiendo los planes que se había trazado para distraer al ejército de Marcó del Pontt, en vísperas de la batalla de Chacabuco, Manuel Rodríguez hizo su aparición en Melipilla el 4 de Enero de 1817.

Entró por los lados del camino de Santiago, pues venía engrosando su gente con los campesinos que encontraba a su paso. En los días corridos entre el 25 de Diciembre, y el 6 de Enero, llamados las *pascuas,* se suspendían casí por completo, según una vieja costumbre, todos los trabajos agrícolas; y esos caminos eran muy frecuentados por las gentes de las haciendas del distrito, que concurrían a la aldea vecina de San Francisco del Monte, o a algunos de los lugares de diversión de aquellos contornos.

En su marcha a Melipilla, desde la madrugada del sábado 4 de Enero, y a los gritos entusiastas de ¡*Viva la Patria*! Manuel Rodríguez llegó a contar cerca de ochenta hombres, todos animosos y resueltos. A falta de lanzas y de espadas, éstos se armaban de chuzos y picanas, cuando no de cuchillos ordinarios, tomados en las ventas o habitaciones del camino.

Los montoneros entraron en las calles de la villa, en medio de la consiguiente algazara e infundiendo el terror en los primeros momentos. Luego, al saberse que era Manuel Rodríguez el que llegaba, el pueblo le prestó cooperación entusiasta. En su dictadura de un día, Rodríguez apresó al subdelegado del partido, don Julián de Yécora, un español muy estimado por el vecindario, y lo obligó a entregar los caudales recolectados para llenar un impuesto forzoso, decretado por Marcó. El partido de Melipilla debía entregar cinco mil pesos. Rodríguez hizo sacar los caudales a la calle, y allí comenzó a repartirlos pródigamente, dando la mejor parte a los que primero se habían juntado a su bando, y tirando a puñados el resto a la muchedumbre que lo rodeaba. En seguida, el estanco real, — sitio en que hay ahora un modesto puesto de verdura — fué saqueado en todas sus existencias que consistían principalmente en tabaco y naipes. Las lanzas que había para armar las milicias de la villa, fueron quemadas en plena plaza. Los montoneros pasaron todo el día en fiestas y diversiones.

Mientras tanto, Rodríguez conferenciaba con algunos patriotas de la villa para anunciarles el próximo arribo de la expedición libertadora y su triunfo seguro e inevitable sobre el ejército de Marcó. Cediendo a los empeños de los patriotas, dejó en libertad al subdelegado don Julián de Yécora, que vivía al frente del edificio del estanco, en una esquina ocupada ahora por un club español.

Por ese tiempo se encontraban en Melipilla, entre otras personas afectas a la revolución, el entonces capitán don José Santiago Aldunate y doña Mercedes Rojas y Salas, hija del venerable patriota don José Antonio Rojas, que había fallecido poco antes en Valparaíso, a donde se le condujo enfermo de Juan Fernández. Esta señora residía entonces en Melipilla por orden del Gobierno, que le había mandado salir de Santiago.

A propósito de la irrupción repentina de Manuel Rodríguez, un hijo muy meritorio de aquel terruño, don Joaquin Santa Cruz, nos ha referido una anécdota curiosa, relativa a su señor abuelo don Francisco Vargas, que fué diputado por Melipilla en el Congreso de 1822.

El señor Vargas se encontraba en la hacienda de la «Esmeralda», reunido con otros patriotas de los contornos, como los Lecaros, los Barros, los Hurtado, los Valdes, los Toro, etc.; todos del departamento. Y hasta el seno de aquel conciliábulo, llegó la noticia de que Manuel Rodríguez se había tomado a Melipilla, con un verdadero ejército que actuaba a sus órdenes.

¿Cómo saber la verdad? Ofrecióse a ir a averiguarla personalmente el señor Vargas, quien alistó su caballo y a las oraciones lo remataba en los suburbios del pueblo.

—¿Quién vive? — grita una patrulla.

—¡La Patria! — contesta con voz vibrante el señor Vargas.

Inmediatamente se le hace tomar preso y se le lleva a la presencia del sub-

delegado por Julián de Yécora, que ya había recuperado su mando, pues, Manuel Rodríguez, temoroso de caer en manos de las fuerzas despachadas en su persecución, tuvo que emprender la fuga, llegando hasta las serranías de Alhué.



Monumento a Ignacio Serrano en la Plaza de Melipilla.

—¿Pero qué ha hecho usted? le interroga el señor Yécora al señor Vargas.

—¡Gritar Viva la Patria! — contesta el segundo.

—Pues entonces, para que usted pueda quedar en libertad, no tiene otra pena que gritar ¡Viva el Rey!

Y así se concluyó el conflicto. Un viva por otro. Y al señor Vargas no le cupo otra cosa que obedecer, en presencia de la tropa formada.

Don Joaquín Santa Cruz, que tiene ya ochenta y un años cumplidos, nos ha referido esta anécdota con verdadera gracia.

* * *

María Graham, en su ameno Diario de 1822, de su permanencia en Chile, hace apuntaciones curiosas de su paso por Melipilla y es, cronológicamente hablando, el primer defensor que tuvo el puerto de San Antonio . . . Después de visitar algunas fábricas de velas, jabón y loza que había en el pueblo, como otras manufacturas de ponchos y alfombras, dice la eminente escritora inglesa:

«Si no estuviera tan decaído y descuidado el comercio de cabotaje, Melipilla podría ser un lugar inmensamente rico. Dista sólo diez leguas de la abrigada y pequeña bahía de San Antonio, en la desembocadura del Maipo. El queso, la mantequilla, el charquí, los cueros, el sebo, el jabón y la loza podrían ser embarcados allí para todos los puertos de Chile, mientras que ahora todos esos artículos salen, con gran recargo de precios y pérdida de tiempo, por los caminos interiores de Santiago, Casablanca y Valparaíso. Es muy sensible que las antiguas rutinas de la colonia dirijan todavía estas cosas en Chile, con grave daño del

comercio extranjero y total ruina del tráfico interior».

La llegada de María Graham a Melipilla causó viva expectación en todo el vecindario de un siglo atrás, pero terminado un paseo que ella dió por todas las calles, deja constancia de una nota verdaderamente original, como cuadro de costumbres:

«Poco después de nuestro regreso — dice — algunas muchachas, aseadamente vestidas, con sus largos cabellos trenzados y adornados con flores naturales, se estacionaron bajo nuestra ventana, y acompañándose con sus guitarras, nos cantaron algunos versos en que nos daban la bienvenida a Melipilla. Las invitamos a entrar y se quedaron con nosotros hasta la tarde, cantando baladas tristes y ejecutando bailes populares, entre los cuales me llamó la atención por su novedad y elegancia «La Patria», con letra nada mal adaptada a los actuales tiempos».

Vuelve más adelante María Graham a indicar, como de mucha conveniencia y utilidad para Melipilla el aprovechamiento del puerto de San Antonio, «que sólo dista 30 millas y adonde todo iría por agua, aunque la rapidez de la corriente no permitiría a los botes regresar de subida por el Maipo». Las investigaciones de la viajera abarcan un gran radio, puesto que además dice:

«Podría también sacar Melipilla un gran provecho, de especial importancia en Chile, de las fuentes medicinales de sus inmediaciones, en el punto donde el Puangue desemboca en el Maipo. Gran número de enfermos acude allá en la estación de los baños y se alojan en incómodas y miserables chozas, siendo facilísimo para la ciudad, mantener casas y baños cómodos y bien servidos».

El juicio general de María Graham sobre Melipilla viene a ser extraordinariamente optimista y conviene reproducirlo, siquiera como curiosidad: «Dejamos a Melipilla — dice — convencidos de que, en su presente condición, hay en ella poco que ver, *al mismo tiempo de que podría ser una de las ciudades más florecientes de Sud América*».

* * *

Al final de la calle de Egaña, en el N.º 800, está inconocible la casa que edificó don Juan Egaña desde sus cimientos y donde pasó los días felices de la infancia su hijo don Mariano, uno de los estadistas chilenos que mayor renombre dieron a la naciente República. El propietario de la famosa chacra de «El Bajo», nombre que todavía se conserva en Melipilla, fué también de los patriotas desterrados a Juan Fernández y allí compuso esa obra dolorida, un tanto filosófica, que lleva por título: «El chileno consolado en las prisiones».

Para la Constituyente de 1823, el doctor don Juan Egaña vino a ser elegido diputado por Melipilla, y luego ocupó la presidencia de la Asamblea. La Constitución promulgada ese año, y en que se cifraron tantas ilusiones, fué también obra de don Juan Egaña. El defecto de esa Constitución es su perfección teórica, pero haríamos mal en echar a la risa algunas de sus disposiciones, cuando ahora mismo, después de un siglo de ilustración y de luces, reincidimos en la misma falta. ¿Qué no se espera de la nueva Constitución?

Bien pronto les vino el desengaño a los pueblos, porque la experiencia de unos cuanto meses condenó el nuevo Código como impracticable. Fué inútil que don Juan Egaña, el diputado por Melipilla, tratase de hacer la defensa de su propia obra, tan bien inspirada, por lo demás. El diputado por Elqui, don Gregorio Cordovez, presentó un proyecto concebido en estos términos, y que contaba con el consenso general: «Declárase nula la Constitución promulgada en Diciembre de 1823». Y el Código desapareció, entre las desaprobaciones más estruendosas, iguales a las aclamaciones delirantes con que muy poco antes había sido recibido.

Para las elecciones del Congreso Nacional de 1824-1825, resultó elegido nuevamente don Juan Egaña como diputado propietario por Melipilla, y suplente el presbítero don Blas Reyes; pero se quiso manifestar una vez más la desaprobación que merecía, aun en Melipilla, el autor de la Constitución de 1823.

Presentóse, en efecto, don Nicolás Hurtado de Mendoza, como apoderado del vecindario de Melipilla, diciendo de nulidad de la elección recaída en el doctor don Juan Egaña, «*sujeto que, a pesar de sus luces y probidad* — expresa la reclamación — *no llena las ideas de aquellos pueblos..*». Decía el señor Hurtado de Mendoza, que el delegado o gobernador de Melipilla, don Manuel Valdés, era quién había hecho elegir a don Juan Egaña. Contestó el coronel don Manuel Valdés y Bravo, asegurando que la elección se había verificado correctamente.



La esquina en que estuvo el estanco o Tesorería Real, asaltada por Manuel Rodriguez en 1817. (Fot. del joven aficionado don Roberto Hernandez Anderson).

«Llegado el día señalado para la elección — informa el coronel — se procedió al nombramiento de escrutadores, y recayó en don Nicolás Hurtado, don José Antonio Ugalde, don Julián de Yécora y don Pedro Salces, y éstos presididos por el procurador general de la villa, don Francisco Achurra, formaron la mesa de elección. Al empezar ésta, el mismo don Nicolás Hurtado que, por una especie de vértigo viene ahora a reclamar, *pidió el que por aclamación se nombrase diputado a don Juan Egaña* . . . Tal es el hecho y circunstancias de la elección que se hizo en Melipilla, y todo demuestra la punible sorpresa con que ha procedido Hurtado . . .».

La comisión parlamentaria, presidida por el diputado don José Miguel Infante, fué de opinión que el reclamo debiera substanciarse por el juez, con arreglo a la ley, y que después se remitiera al Congreso. Todo concurrió para que aquellas incidencias fuesen de lo más ruidosas.

Como los procedimientos eran dilatorios, una poblada se reunió en Melipilla, a las puertas de la casa del gobernador interino, don Pablo Silva, y pidió a gritos que se procediera a nueva elección de diputados. De todo esto se informó al Soberano Gobierno, por conducto del Director Supremo don Ramón Freire. Acordóse repetir la elección, fijándose el día, pero luego el apoderado del vecindario, don Nicolás Hurtado de Mendoza, avisa alarmadísimo «que algunos individuos se ocupan en inquietar al pueblo con anuncios de que la religión se pierde si los sufragios no recaen en el doctor don Juan Egaña para diputado en el Congreso». Entonces, por sí y ante sí, el gobernador interino acordó no verificar la elección para el 24 de Diciembre, como lo había ordenado el Gobierno . . .

Las cosas se enardecieron tanto, que Freire envió un mensaje al Congreso pidiendo que un delegado fuese a presidir la elección de Melipilla. Sigue después una causa contra Hurtado de Mendoza y otra contra el delegado don Manuel Valdés, a quien, sin embargo, se le mandó reponer en su empleo. Aquel pidió entonces se declarasen dos cosas: «que los inquilinos no debían sufragar, como que carecen de la propiedad inmueble que

pide la convocatoria; y el segundo, que la elección no se verificase ínterin permanezca indeciso el recurso sobre la indebida restitución del delegado Valdés...».

Produjéronse todavía muchas otras incidencias, hasta que don Juan Egaña presentó la renuncia de su candidatura, y entonces resultaron elegidos como diputados por Melipilla, don Isidoro Errázuriz para propietario, y don Bartolomé Ugalde de suplente.

Aquellas elecciones fueron las más ruidosas de todo el país; y al través de los documentos producidos, se ve claro que los hombres más adictos al Gobierno querían destruir a toda costa la preponderancia que había tomado don Juan Egaña como director de la Constituyente de 1823 y como autor de la Constitución sancionada ese año con reglamentaciones que dejan muy atrás a todos los decretos-leyes de moderna data.

* * *

El monumento a Ignacio Serrano se inauguró en Melipilla el 21 de Mayo de 1913, buscando precisamente un aniversario de la fecha en que el teniente segundo de la «Esmeralda» se inmortalizó lo mismo que Arturo Prat, saltando al abordaje del «Huáscar».

El modelo de la estatua fué tomado en yeso de la que tiene Ignacio Serrano en el Monumento a la Marina; y para la fundición se utilizó el bronce de algunos antiguos cañones de la Armada.

Esta solución para facilitar el proyecto, recordamos haberla indicado nosotros en las columnas de «El Deber» de Melipilla, a principios de 1900; y cuando el diputado electo don Emiliano Figueroa Larraín prometió conseguir seis mil pesos del Gobierno con tal objeto, ¡cuánto no redoblamos la entusiasta campaña! ¡Qué resortes de inspiración los que tocábamos! ¡La vida lugareña tuvo que sentirse agitada! Y para el gasto del pedestal, decíamos textualmente: «En Melipilla, el ingeniero don Alberto Serrano — hermano del héroe — que reside apegado en el terruño, se encargaría gustoso, sin remuneración alguna como se comprende, de hacer los planos y dirigir la construcción». (Artículo publicado en «El Deber» del 9 de Abril de 1900).

Menos mal que la estatua salió trece años más tarde. Del trabajo de fundición, se encargaron en Valparaíso, los talleres de don Guillermo Dilli. El pedestal es sencillo y verdaderamente original. Se compone de cuatro columnas que descansan sobre un cuerpo de mampostería y de tres escalinatas, cuya base es de once metros por cada uno de sus costados. Las columnas tienen diez metros de altura, y la obra de fundición, o sea el monumento de bronce, tres metros y medio. Todo ello representa a Serrano, en la actitud muy propia que le conocemos y que concuerda con su glorioso fin. Al saltar al abordaje y animar a los suyos, lleva en la mano derecha en alto su espada desnuda; y en la mano izquierda su revólver.

En el cornizamiento superior del monumento, se lee esta inscripción: *21 de Mayo de 1879*: y en la base del pedestal, esta otra: *Melipilla a Ignacio Serrano — 21 de Mayo de 1913.*

En realidad, el departamento aportó un grupo muy escogido cuando la patria reclamó el concurso de todos sus hijos al verse en guerra contra el Perú y Bolivia. En primer lugar, es curioso el caso de los cinco Serrano Montaner, de Melipilla: Ramón, célebre por sus atrevidas exploraciones en la costa occidental de la Patagonia y Tierra del Fuego, se incorporó a la «Magallanes» en víspera del combate del Loa. Eduardo, fué teniente del «Blanco». Ricardo, ascendido a sargento mayor en un combate, pereció gloriosamente en Chorrillos; y Rodolfo sirvió durante la guerra como cirujano y como soldado. Tales fueron los hermanos del teniente segundo de la «Esmeralda».

También son hijos de esa región, el contralmirante Williams Rebolledo, primer jefe que tuvo la escuadra movilizada; Ricardo Santa Cruz, comandante de Zapadores, aquel *centauro chileno*, como lo llamara Vicuña Mackenna; Rafael Vargas, que sucumbió trepando el primero, la loma de Tacna; Emilio Sotomayor y Baeza, general de división, que peleó en

toda la guerra y fué el primer jefe político de Lima durante la ocupación; José María Santa Cruz, teniente segundo de la corbeta «O'Higgins», herido en el asalto y toma de Pisagua; Caupolicán Villota, el oficial artillero ayudante del coronel Velásquez; y el entonces joven y celoso marino Policarpo Toro.



Transformación del sitio que ocupaba la casa en que nació Ignacio Serrano, en Melipilla.

Refiriéndonos al terruño de Melipilla, mención especial debemos hacer igualmente del Ministro de la Guerra en campaña, don Rafael Sotomayor, que murió en el norte, dejando la tradición más severa de un servidor público de inagotable abnegación. Cuando estaba en el norte en los afanes de la guerra, perdió a una de sus hijas en Santiago, pero el Gobierno reclamó de Sotomayor un nuevo sacrificio y le pidió que no viniera a ver a su familia — tan atribulada en aquellas horas — porque toda esa inmensa máquina de atenciones y trabajos que imponía la guerra, junto con las esperanzas que se tenían en el desenlace, descansaba principalmente en él; y Sotomayor hubo de resignarse.

* * *

Otra gran figura del pasado, nacida en la Hacienda de Huechun, inmediata a la población misma de Melipilla, es la del general don José Santiago Aldunate, honra y prez de nuestras armas. Los biógrafos lo hacen nacer en Santiago, pero lo cierto es que nació en la Parroquia de San José de Logroño, en el valle de Melipilla, el 20 de Abril de 1797, y allí mismo fué bautizado, sirviendo de padrinos don Estanislao Portales y doña Josefa Vigil.



Restos de la casa que edificó don Juan Egaña en Melipilla.

Fué el ilustre general Aldunate un militar modelo en todos sus actos, y tuvo la rara fortuna de servir al país en los puestos públicos más

culminantes, sin recibir nunca una tacha; y, por elc ontrario, dando ejemplos del más noble proceder y de firmeza y elevación de carácter.

Cuando niño sirvió bajo las órdenes de Carrera y de O'Higgins; después, bajo las órdenes de San Martín. En 1820 fué nombrado comandante del batallón N.º 2 de línea, y con él formó parte del ejército libertador del Perú. Más tarde, combatía en Chiloé, bajo las órdenes del general Freire. Transcurren otros diez años y va nuevamente al Perú en la expedición restauradora, como jefe del Estado Mayor. Ministro de Guerra y Marina en la época del general Bulnes, se retiró de ese puesto para desempeñar la Intendencia de Valparaíso, así como también fué Intendente de Coquimbo. Por segunda vez vino a desempeñar la Intendencia de Valparaíso en 1861. También fué senador de la República.

Figura tan imponente en las campañas de la independencia como en las vicisitudes de nuestra vida republicana, nunca ha sido levantado un monumento que la perpetúe; y este alto deber cívico bien podría acometerlo la ciudad de Melipilla.

* * *

En la hacienda de Pico, por el lado norte, inmediata a Melipilla, vino también al mundo otra ilustre personalidad de estadista y de magistrado: don Alvaro Covarrubias. La labor desarrollada por él en su larga vida de consagración al país, lo coloca a la altura de los hombres más eminentes de nuestro pasado. Pero los biógrafos le hacen nacer en Santiago, como teniendo en menos la Hacienda de Pico, la clásica heredad de los Covarrubias.

Diputado, Ministro de la Corte de Apelaciones y más tarde senador, Ministro de la Corte Suprema, Consejero de Estado, y Ministro de Chile en Alemania, don Alvaro Covarrubias ejerció una acción preponderante en la cartera de Relaciones Exteriores cuando el Almirante Pinzón de la escuadra española tomó posesión de las Islas Chincha del Perú (14 de Abril de 1864). El Ministro Covarrubias tuvo una participación notable en el conflicto internacional para defender el territorio amenazado de usurpación y el principio de la integridad americana vulnerada. Un arreglo diplomático, muy hábil, conocido bajo el nombre de «Tratado Covarrubias-Tavira», fué su primer trabajo y su primer triunfo. Desgraciadamente, ese arreglo vino a ser rechazado por el Gobierno de Madrid y una declaración de guerra se creyó necesario para salvar el honor y la dignidad de la República.

En 1890, producido el conflicto entre el Ejecutivo y el Congreso, fué mediador, en representación del Congreso, para entenderse con el Presidente Balmaceda. Permaneció neutral en la lucha armada del año siguiente; y, al resignar Balmaceda el mando en la persona del general Baquedano, éste nombró su Ministro al señor Covarrubias. Nacido en 1824, le sorprendió la muerte el 24 de Abril de 1899.

* * *

En otro orden de notoriedades, pueden recordarse también, entre los hijos de Melipilla, al laureado poeta nacional don Manuel Antonio Hurtado, a quien elogió Núñez de Arce; al distinguido diplomático, de tanta actuación en 1865, cuando los conflictos de España en el Pacífico, don José Nicolás Hurtado; a otro diplomático más moderno como don Vicente Santa Cruz, que supo abrillantar la representación de Chile, en América como en Europa; a su hermano don Joaquín Santa Cruz, funcionario meritísimo, diputado y senador en diversos períodos; al notable político y magistrado don Miguel Barros Morán; al célebre capellán de los primeros ejércitos nacionales Pbro. don Joaquín Vera; al historiador y educacionista don Gaspar Toro; al antiguo juez don Serapio Rocuant Hidalgo; al periodista don Belisario Vial; a los escritores y educacionistas don Antonio Santibáñez Rojas y don Alejandro Venegas, el segundo más conocido por su pseudónimo de Doctor Valdés Cange, que le puso a su libro de combate «Sinceridad», publicado en el año del centenario.

En la Armada Nacional como en otras actividades, han alcanzado también justo

renombre el vicealmirante don Francisco Nef y el Auditor de Marina don Alejandro Flores, ambos hijos de Melipilla.

Pero la tradición más curiosa es en este particular la que se refiere al nacimiento de don José Manuel Balmaceda. Todos sus biógrafos hacen nacer en Santiago al ilustre Presidente de la República que gobernó al país de 1886 a 1891; pero sábese que Balmaceda nació en la hacienda de Bucalemu, que era de propiedad de su señor padre y que se encuentra ubicada en la parte sur del departamento de Melipilla.

Por su etimología araucana, Melipilla quiere decir *cuatro diablos*, pero en sentido despectivo para la gente de la región, esa frase tan corriente no podría aplicarse sin manifiesta injusticia.



Curiosa fotografía histórica. Dos jóvenes que más tarde fueron el Arzobispo don Crescente Errázuriz y el Presidente don José Manuel Balmaceda. Como se verá en el texto, Balmaceda, nació en Bucalemu, de la parte sur del departamento de Melipilla. (Reproducción del joven aficionado don Roberto Hernandez Anderson).

* * *

Lado oriente de Melipilla, en la Hacienda de San Miguel, la antigua propiedad de los Carreras, hay una fuente de recuerdos históricos incomparable. Todavía quedan de aquel tiempo algunos grupos de hermosísimas palmeras y diversos ejemplares de gigantescos castaños, cuyos ramajes prestaron sombra en la infancia de los próceres. La mayoría de los árboles corpulentos que aun existen como restos del antiguo parque, son del tiempo de doña Javiera Carrera, que vivió allí cuarenta años, hasta su fallecimiento ocurrido en 1862.

En aquel retiro, doña Javiera venía siendo visitada por hombres de la más elevada posición política o intelectual, como Vera, Gandarilla, Bello, Mora, los Presidentes don Ramón Freire, don Francisco Antonio Pinto, etc.

Dedicada con amor al cultivo de las flores, que le distraia, existe la tradición de que un grupo de camelias que echan retoños todos los años, son de las que doña Javiera Carrera plantó y cultivó por su propia mano.

Don Andrés Bello, que pasó en la Hacienda de San Miguel largas temporadas, le escribía en una ocasión a doña Javiera, esta curiosa carta, siguiéndole en su tema favorito de las flores:

«*Mi señora doña Javiera Carrera. — San Miguel. — Santiago, 4 de Marzo de 1834.*

Muy señora mía de todo mi respeto y cariño:

He encontrado en mis libros menos de lo que yo esperaba acerca del cultivo

de las Dalias. Todo se reduce al estracto incluso, que me temo sea de poca utilidad para el objeto que Ud. se propone.

El secretario del cónsul de Francia, que, como Ud. sabe, es inteligente en materia de plantas, me dice que la Dalia necesita de riego constantemente, pero con la precaución de no dar demasiada humedad a las raíces; que en este clima no es necesario sacar las raíces de la tierra durante las heladas; que la planta da bellas flores al principio y fin del verano, pero que durante los grandes calores, los botones agotan y apenas abren. En Valparaíso hay actualmente, según me han informado, hermosos cuadros de Dalias, lo que manifiesta que este vegetal prospera en una atmósfera húmeda.

Todo eso, dirá Ud. no valía la pena de tomar la pluma. Es verdad, pero yo he querido aprovecharme de este pretexto para expresar a Ud. de nuevo toda la gratitud de que estoy penetrado por sus atenciones y favores y todo el valor que doy al lugar que Ud. se ha servido concederme en su amistad. Jamás se borrarán de mi memoria los agradables días de San Miguel y las prendas amables de la familia que adorna esta bella mansión. ¡Quiera el cielo dar a Ud. y a todos la felicidad de que es digna!

Estos son mis votos sinceros.

Mi mujer e hijos saludan a Ud. afectuosamente. Sírvase Ud. recordar nuestro cariño a la señorita Domitila y al señor don Santos, y creame su más agradecido y apasionado servidor que B. S. P. —*A. Bello*».

* * *

Llevados de entusiasmos de muchachos, nos pusimos un día a espigar en el campo histórico local, compulsando los archivos de la notaria, de la parroquia, de la gobernación, del cabildo y del juzgado. Todo lo íbamos aprovechando en los periódicos de Melipilla, «El Deber» y «La Unión», en este último sobre todo. Un día iniciamos la publicación de documentos inéditos muy importantes sobre la expulsión de los Jesuitas en Melipilla; y por insinuación de don Miguel Cruchaga Tocornal, dueño del periódico «La Unión», le acompañamos los primeros ejemplares a don Diego Barros Arana, con la carta que era del caso.

Y aunque el asunto no era para obtener respuesta, el historiador nacional nos honró con la siguiente, muy digna de conocerse, por las consideraciones de carácter general:

«San Bernardo, 25 de Febrero de 1901.
Señor
Don Roberto Hernández,
Melipilla.

Muy señor mío:

Recibí la carta de usted de 23 del corriente; y poco antes había recibido dos números del periódico «La Unión», publicado en esa ciudad, que usted se ha servido enviarme por encargo del señor Cruchaga, para que yo me impusiera de los documentos históricos que se ha empezado a dar a luz.

Desde que escribí las últimas páginas de mi «Historia», dejé de mano todos los libros, papeles y apuntes referentes a ese asunto; y si he leído o recorrido algunas publicaciones posteriores ha sido por simple curiosidad. Si hubiera de hacerse una segunda edición de mi obra, y si me alcanzara la vida para su formal revisión, yo completaría algunas páginas con uno que otro detalle, abreviaría otras que considero algo difusas, modificaría y corregiría unos pocos incidentes, haría desaparecer numerosos errores tipográficos, y por fin daría más claridad a la redacción de ciertos pasajes. Pero, seguramente, esa segunda edición no se hará nunca, y aun cuando se hiciese dentro de algunos años, yo no alcanzaría a entender en su revisión.

A pesar de esto, agradezco la obsequiosidad del señor Cruchaga al disponer que se me envíe esa publicación, cuyos documentos históricos pudieran interesarme, ya que no los escritos de política o de polémica que forman el caudal ordinario de los periódicos. Como usted lo comprenderá fácilmente, a pesar de haber ocupado yo muchos años en la recolección de libros y papeles de todo órden para estudiar la historia de Chile, sin reparar en esfuerzos ni en sacrificios, dentro y fuera del país, me era imposible reunir todo, absolutamente todo cuanto se refiere a

este asunto, y más imposible todavía hacer entrar en una historia general, aun cuajándola de notas que en ocasiones fatigan al lector, todos los hechos que me había sido forzoso estudiar y conocer. Quedan indudablemente documentos por explorar y quedan también muchos hechos y accidentes que contar.



Un paisaje de los alrededores de Melipilla, por el lado del río Maipo.

Estos hechos y accidentes, más que del dominio de una historia general, como la mía, pueden ser utilizados en las historias de sucesos particulares, de materias especiales, la instrucción pública, la agricultura, la administración civil, etc. etc., y sobre todo en las historias locales de una ciudad, de un departamento o de una provincia; manifestación de la literatura histórica que ha producido obras muy notables en algunas naciones, y que en Chile apenas se ha iniciado.

Ya que Ud. está empeñado en la compulsa de documentos históricos, ¿por qué no emprende un trabajo sério y bien estudiado sobre la historia del departamento de Melipilla? Estoy seguro de que una investigación paciente, le permitiría descubrir muchos hechos curiosos desde el tiempo (principios del siglo XVII) en que los gobernadores españoles tuvieron allí un obraje de tejidos de lana.

Aprovecho esta ocasión para subscribirme de usted atento y s. s.—*Diego Barros Arana*».

* * *

Recibiendo tan alto y poderoso estímulo, se redoblaron nuestras búsquedas por todo el departamento, ¡y qué haber de cosas! Don Diego Barros Arana, nos inducía a una investigación que comprendiera desde principios del siglo XVII; pero nosotros nos remontamos muchísimo más; y así fueron tema de nuestras lucubraciones la Hacienda de Curacaví, con una piedra igual a la del Cuzco, para disponer sacrificios humanos, (entre paréntesis, *Cura-cahuin*, quiere decir piedra de la algazara, del desórden o el convite para los funerales, según Carvallo); la Hacienda de Pico, donde torció las bridas de su

caballo el animoso descubridor don Diego de Almagro; las vastas heredades de Llolleo y San Antonio, que fueron de doña Agueda Flores, quien tuvo bajo su guarda, como abuela, a doña Catalina de los Rios y Lisperguer, la famosa «Quintrala», que despide reflejos infernales a través de mil leyendas pavorosas; la hacienda de Bucalemu, con su hermosa laguna, rica en consejas populares, y con su aun más hermoso prédio que el capitán Sebastian García Carreto donó en 1619 a los regulares de la Compañía de Jesus; la Hacienda de San Miguel, antigua propiedad de los Carreras, donde pasó cuarenta años de su vida, olvidada del mundo y ahogando sus dolores la hermana de los tres célebres cuanto infortunados generales de la revolución de la independencia; la Hacienda de Huechun, que fué cultivada personalmente por su antiguo dueño el conde de la Conquista, don Mateo Toro Zambrano; la Hacienda de San José, la clásica propiedad de la condesa Toro, con el parque de que apenas quedan vestigios y en el cual se inspiró don Matías Cousiño para trazar el Parque de Lota; el pueblo de San Francisco del Monte, donde vino al mundo Manuel Robles, el compositor de nuestra primera canción nacional, de la canción que tiene el mérito indisputable de haber guiado a nuestros legionarios de la expedición libertadora del Perú, cantándola nuestros abuelos en las últimas batallas contra el español.

¡Cuántas cosas de verdadero interés o de importancia no superada! Aquella investigación ímproba daba materia no solo para un volúmen, sino para muchos.

Pero, en lo mejor de la tarea llegó lo inevitable; porque los periódicos de provincias, como hojas de circunstancias, apenas tenían vida para un año: primero se acabó «El Deber», de don Emiliano Figueroa Larraín y después le tocó el turno a «La Unión», propiedad de don Miguel Cruchaga Tocornal. Y junto con acabarse esos órganos, se vino al suelo todo un magno proyecto, impulsado por ese aliento de los entusiasmos juveniles, que son los más generosos y los más sínceros. Tal fué el fin de la historia en barbecho del departamento de Melipilla...

El despertar de este sueño de editor novel nos encontró en Santiago, iniciándonos con brío en actividades periodísticas que forzosamente tuvieron que orientarse en otro sentido muy distinto.

R. H.

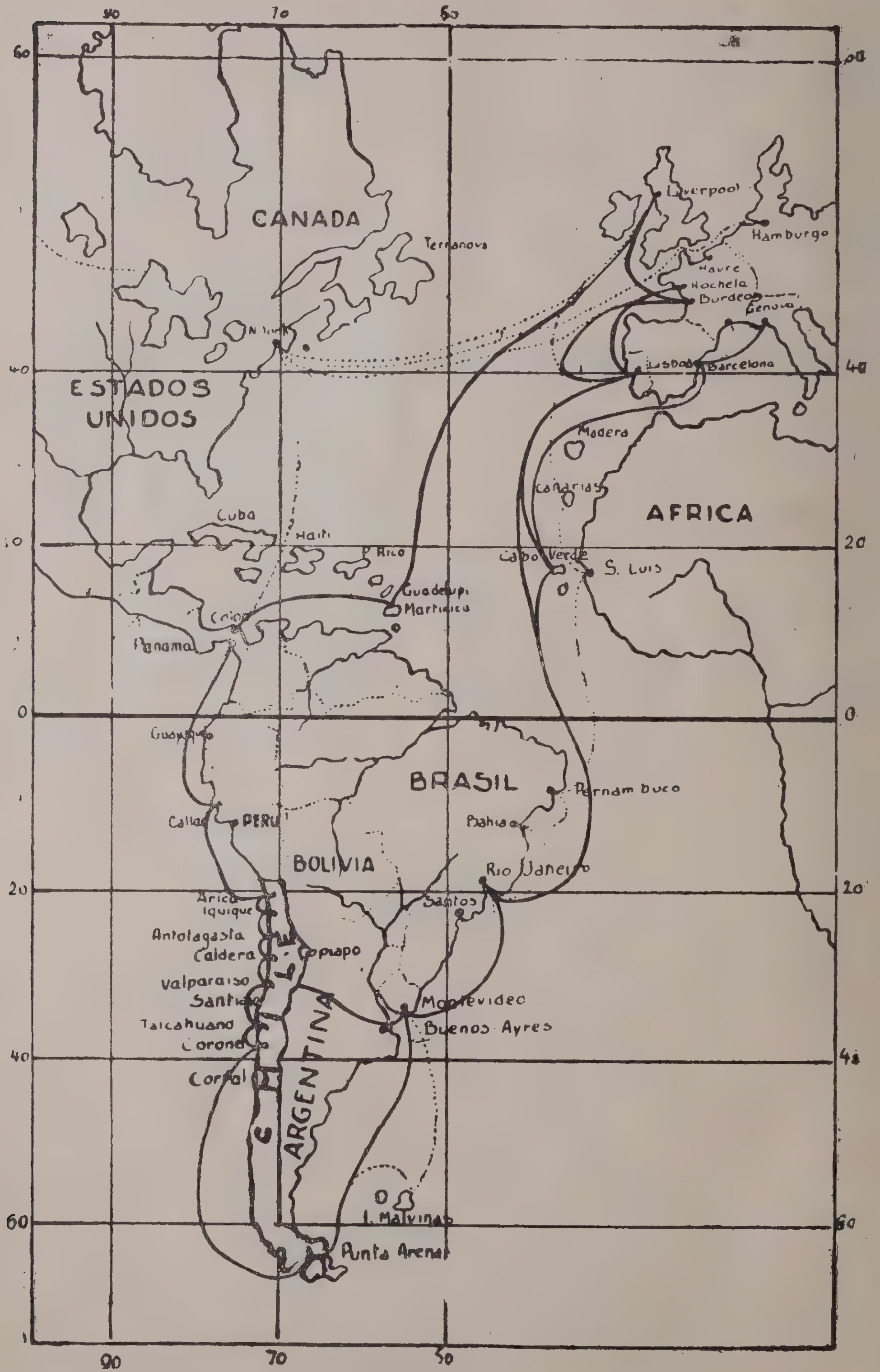


INDICE DE MATERIAS

INDICE DE GRABADOS



Las rutas marítimas más generalizadas entre Europa y Sud América.




IMPRENTA VICTORIA
VALPARAISO
V I V